TYGODNIK

CENA 3 ZŁ

17
1242
27. 04. 1975

SKRZYDLATA POLSKA

1 Maja — święto ludzi pracy. Tych na ziemi i tych w powietrzu. Nas wszystkich. Niech się święci!

Zdjęcie barwne: Janusz Czerniak

1 MAJA

NA HORYZONCIE

W KWIETNIU I MAJU

W każdą ostatnią niedzielę kwietnia transportowcy mają swoje święto — Dzień Transportowca i Drogowca. Każdego roku zbiega się ono z pierwszomajowym Świętem Pracy. Są to więc i okazje do przemyśleń, sumowania dokonań z przebytej drogi — bilansu pracy. Pobudzają także do refleksji.

W szeregach transportowców znajdują się m.in. również lotnicy z LOTU. Nasi powietrzni transportowcy, latający w ostatnich czterech latach na wysokiej fali, przychodzą na swe tegoroczne kwietniowe święto i 1 Maja z bogatym dorobkiem. Minęło bowiem 30 lat od reaktywowania działalności PLL LOT w Polsce Ludowej, a kwietnie i maje były wyjątkowo znaczące w życiu polskiej komunikacji lotniczej.

Przypomnijmy, że budowę lotnictwa komunikacyjnego w Polsce trzeba było zaczynać po wojnie dosłownie od podstaw. Jeszcze w czasie trwania działań wojennych, w końcu lutego 1945 r., wydano dekret o reaktywowaniu Polskich Linii Lotniczych LOT jako przedsiębiorstwa państwowego. Ze względu na brak fachowego personelu i rozmiary zniszczeń, trzeba było skorzystać z pomocy lotników wojskowych. Naczelny Dowódca Wojska Polskiego polecił zorganizowanie Oddziału Lotnictwa Cywilnego. Z końcem marca 1945 r. uruchomiono pierwsze regularne linie, obejmujące kilka większych miast wyzwolonej części kraju.

Po zwycięstwie nad faszyzmem zaczęli licznie powracać, rozproszeni po świecie, dawni pracownicy LOTU. Kadrę LOTU tworzyli w znacznej mierze byli lotnicy wojskowi, którzy walcząc na różnych frontach okryli sławą polskie skrzydła. Reprezentowali oni wysoki poziom wyszkolenia.

W 30-letniej historii LOTU w PRL, a warto to dziś przypomnieć, właśnie kwietnie i maje są bogate w wydarzenia. Nie sięgając zbyt daleko, można przypomnieć, że w kwietniu 1969 r. uruchomiono linię do Istambułu. W maju 1970 r. odbył się pierwszy rejs do Madrytu.

Na początku 1971 r. zapadają decyzje istotne dla dalszego rozwoju lotnictwa komunikacyjnego, w postaci zakupu 3 samolotów transkontynentalnych Il-62. Pierwsza z tych maszyn, „Mikołaj Kopernik", ląduje w Warszawie 16 marca 1972 r. 22 kwietnia tegoż roku przylatuje na stołeczne lotnisko drugi Il-62 „Tadeusz Kościuszko". Samoloty te od maja 1972 r. weszły do regularnej eksploatacji na niektórych liniach zagranicznych. Wykonały też serię lotów czarterowych do Ameryki Północnej.

Największym wydarzeniem było wejście LOTU w 1973 r. na szlak atlantycki. Uruchomienie 16 kwietnia regularnej linii lotniczej łączącej Warszawę z Nowym Jorkiem okazało się przedsięwzięciem udanym. Również w kwietniu 1973 r. otwarto linię do Damaszku. 25 kwietnia tego roku odbył się chrzest samolotu Il-62 „Fryderyk Chopin". W maju samolot ten ląduje po raz pierwszy na lotnisku w Tokio.

Pomyślne wyniki przewozowe przyspieszyły wprowadzenie od kwietnia 1974 r. trzeciego w tygodniu połączenia między Warszawą i Nowym Jorkiem. Także w kwietniu tegoż roku na lotnisku warszawskim Okęcie wylądował czwarty Il-62, który nosi imię Kazimierz Pułaski. 26 kwietnia 1974 r. LOT uruchomił kolejne (trzecie po Frankfurcie i Hamburgu) połączenie lotnicze z RFN, łączące Warszawę z Kolonią.

Znaczący w historii LOTU jest również kwiecień 1975 r. 6 kwietnia uruchomiono połączenie lotnicze z Benghazi w Libii, a 21 kwietnia nową regularną linię na trasie Warszawa — Lyon — Warszawa. Nowe świadectwo dynamicznego rozwoju polskiej komunikacji lotniczej. Dobra robota naszych powietrznych transportowców.

Ikarus

Z LOTU PO KRAJU

W DNIU DZIECKA AEROKLUB PRL PRZEKAŻE 10 SAMOLOTÓW i 4 SZYBOWCE

Odpowiadając na apel „Expressu Wieczornego" postulującego unowocześnienie i poprawę atrakcyjności dziecięcych i młodzieżowych zabaw w naszych osiedlach mieszkaniowych Aeroklub PRL przekaże na place zabaw 10 samolotów (CSS-13 i Jak-18) oraz 4 szybowce (3 „Bociany" i Sroka). Jest to sprzęt już zużyty, który skierowany został do kasacji.

Aeroklub PRL jako pierwszy odpowiedział na apel popularnego dziennika warszawskiego. Samoloty-eksponaty zostaną przekazane uroczyście w ręce młodych użytkowników z okazji Dnia Dziecka (1 czerwca).

BEZPIECZEŃSTWO LATANIA — NAJWAŻNIEJSZE

W dniach 4-14 marca br. odbyła się w Wiedniu Konferencja Międzynarodowej Federacji Stowarzyszeń Pilotów Komunikacyjnych (IFALPA). Polskich pilotów reprezentowali kapitanowie inż. **Jerzy Ziółkowski** i mgr inż. **Edward Kieszkowski** z PLL LOT. Polacy brali udział w pracach dwóch spośród sześciu komitetów roboczych, kpt. pil. J. Ziółkowski w komitecie C (osiągi samolotów, pomoce lotniskowe, lądowanie w różnych warunkach), a kpt. pil. E. Kieszkowski w Komitecie B (szkolenie i trening, medycyna lotnicza, sprawy prawne).

W czasie trwania konferencji rozpatrzono 511 dokumentów i podjęto 300 uchwał, ustaleń i wytycznych. Podstawowym celem, który przyświecał obradom, była sprawa bezpieczeństwa latania. Obszerniej o konferencji napiszemy w jednym z najbliższych numerów.

W dniu 5 kwietnia br. odbyło się zebranie Prezydium Stowarzyszenia Polskich Pilotów Komunikacyjnych, na którym m.in. dokonano wyboru nowego przewodniczącego tego Stowarzyszenia. Został nim kpt. pil. **Edward Makula**. Dotychczasowy przewodniczący zrezygnował z tej funkcji w związku z osiągnięciem wieku emerytalnego.

PRZEWOZY PLL LOT W I KWARTALE

Polskie Linie Lotnicze LOT przekraczając plan o 36% przewiozły w I kwartale br. 283,1 tys. pasażerów, w tym 100,2 tys. w lotach zagranicznych oraz 5 tys. ton ładunków. W porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego, liczba pasażerów zagranicznych wzrosła o 17%, a krajowych o 98%. Ogólna praca przewozowa zwiększyła się aż o 61,4%. Na podkreślenie zasługuje duży wzrost przewozów krajowych, uzyskany dzięki sezonowej obniżce taryf. Wróciły one do poziomu roku 1973, to jest do okresu przed podwyżką taryf.

PRACE BIURA STUDIÓW I PROJEKTÓW LOTNICTWA CYWILNEGO

Powołane zarządzeniem Ministra Komunikacji z 7.XII.1972 r. Biuro Studiów i Projektów Lotnictwa Cywilnego wykonało już szereg opracowań studialnych i projektowych, wiążących się z dalszym rozwojem naszego lotnictwa. Do najważniejszych z nich należy studium możliwości rozbudowy lotniska Okęcie, studium lokalizacyjne nowego, międzynarodowego lotniska dla Warszawy, studium lokalizacji lotniska sportowego Warszawy oraz koncepcja ciągłych pomiarów poziomu hałasu na lotnisku Okęcie oraz instalacja urządzeń i barier dźwiękochłonnych na tym lotnisku. W toku pracy znajduje się opracowanie koncepcji nowego, międzynarodowego dworca lotniczego „Okęcie-II".

POSIEDZENIE RADY NAUKOWEJ WOJSKOWEGO INSTYTUTU MEDYCYNY LOTNICZEJ

Pod hasłem „Medycyna lotnicza — gwarancją bezpiecznego latania" odbyło się posiedzenie Rady Naukowej Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej, któremu przewodniczył komendant Instytutu płk prof. dr hab. med. **Stanisław Barański**.

W zebraniu Rady — które poświęcone było omówieniu osiągnięć naukowców WIML w 1974 r. — uczestniczył zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych do spraw politycznych gen. bryg. **Ludwik Sobieraj**.

Podczas posiedzenia przedstawiono prace naukowe wyróżnione w 1974 r. nagrodami. Wręczono także dyplomy doktora nauk medycznych. Na zakończenie obrad gen. bryg. **Ludwik Sobieraj** wręczył w imieniu dowódcy Wojsk Lotniczych upominek prof. dr. hab. med. **Kazimierzowi Ostrowskiemu** i prof. dr hab. med. **Janowi Ryżewskiemu** oraz dyplom uznania doc. dr. med. **Janoszy Kubiczkowi**. Ponadto przodującym pracownikom WIML wręczono przyznane im przez ministra Zdrowia i Opieki Społecznej odznaki „Za wzorową pracę w służbie zdrowia".

NOWE POŁĄCZENIA LOTNICZE WARSZAWA — SZTOKHOLM

Do niedawna na trasie Warszawa—Sztokholm—Warszawa latały dwa razy w tygodniu tylko samoloty PLL LOT. Skandynawskie Linie Lotnicze SAS utrzymują również połączenie między stolicami Polski i Szwecji, ale trasa prowadzi przez Kopenhagę, co niemal dwukrotnie wydłuża czas przelotu.

Ostatnio wszystkie istniejące połączenia okazały się niewystarczające. Szybki rozwój kontaktów między Polską a Szwecją wymagał uruchomienia dodatkowych połączeń. Z początkiem kwietnia br. SAS zainaugurowały kolejne bezpośrednie połączenie Sztokholm—Warszawa—Sztokholm. Samoloty na tej trasie latają we wtorki i soboty.

W SKRÓCIE

● **W Domu** Kultury Radzieckiej w Warszawie (ul. Foksal 10) odbyło się 14 kwietnia br. spotkanie miłośników kosmonautyki. Chodziło o uczestnictwo w tzw. „żywej gazecie". Zaproszono na „wydanie" czwartkowe mgra inż. **Tadeusza Królikiewicza**, dra **Andrzeja Marksa** oraz dra **Piotra Wolańskiego**, którzy odpowiadali na pytania związane z podbojem Kosmosu. Uczestnicy spotkania obejrzeli film oraz wystawę fotograficzną pt. „Kosmonauci radzieccy na polskiej ziemi".

● **Słuchacze** Szkoły Oficerów Rezerwy przy Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie, mimo niesprzyjającej pogody, pracowali na nowym odcinku Wisłostrady między węzłem ul. Gwiaździstej a estakadą bielańską. Zobowiązanie pracy dla Warszawy podjęli na zebraniu koła Socjalistycznego Związku Młodzieży Wojskowej SOR.

● **27 kwietnia** br. nastąpi uroczyste otwarcie sezonu lotniczego w Aeroklubie Rzeszowskim. W okresie zbliżających się wakacji Zarząd Klubu zamierza zorganizować obozy lotnicze dla młodzieży szkolnej.

● **W programie** artystycznym kończącym ogólnopolskie seminarium poświęcone 30 rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem i 20 rocznicy Układu Warszawskiego, zorganizowanym przez ZG TPPR i Dom Kultury Radzieckiej w Warszawie, 11 kwietnia br. wystąpił zespół estradowy Wojsk Lotniczych „Eskadra", który zaprezentował program pt. „Z lotu ptaka".

● **W sezonie** letnim katowicki oddział PLL LOT po raz pierwszy w 1975 r. wprowadzi do rozkładu lotów międzynarodowych bezpośrednie połączenie z Krakowa do Warny, Burgas i Constancy. Rezerwacji miejsc z 2-miesięcznym wyprzedzeniem dokonuje biuro PLL LOT w Katowicach.

● **W Poznaniu** i Warszawie w dniach od 15 do 22 kwietnia br. obradowała XIV Konferencja Biur Podróży Krajów Socjalistycznych. Wzięło w niej udział około 150 uczestników reprezentujących biura podróży i towarzystwa lotnicze.

● **Przewodniczący** Społecznego Komitetu Budowy Parku Braterstwa Broni i Przyjaźni Polsko-Radzieckiej na Cytadeli w Poznaniu — dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Henryk Michałowski** spotkał się z czołowymi propagandowymi działaczami Społecznego Komitetu. Wyróżnieni otrzymali odznaczenia, patery oraz pamiątkowe plakietki.

● **W 1974** r. wyeksportowaliśmy do krajów europejskich i pozaeuropejskich z Bielska-Białej 200 szybowców. W roku bieżącym sprzedamy za granicę 300 szybowców. Ostatnio szybowce typu „Bocian" dostarczyliśmy Egiptowi.

● **Zespół redakcyjny** „Dziennika Wieczornego" w Bydgoszczy otrzymał honorową plakietkę wraz z dyplomem „Za zasługi dla Aeroklubu PRL".

● **Ostatnio** umowy na usługi agrolotnicze podpisały kombinaty rolne w Mileszewach (pow. brodnicki) i Kamienicy (pow. tucholski).

● **W niedzielę** 6 kwietnia br. Aeroklub Włocławski rozpoczął sezon lotniczy. Tego samego dnia nastąpiło również otwarcie lotniczego sezonu sportowego w Aeroklubie Łódzkim. Po oficjalnym otwarciu nastąpiły pokazy pilotów samolotowych, szybowcowych, skoczków spadochronowych, a także modelarzy lotniczych.

● **Pil. Marian Chojnowski** nauczyciel Technikum Hodowlanego w Olecku, jest dziesiątym z kolei pilotem Aeroklubu Białostockiego, który uzyskał Diamentową Odznakę Szybowcową.

● **W Świdniku** prowadzone są aktualnie prace nad śmigłowcem Mi-2 z pływakami. Śmigłowiec tego rodzaju przechodzi obecnie próby fabryczne.

● **W pierwszym** kwartale br. szybownicy Aeroklubu Wrocławskiego wylatali ponad 300 godzin, zdobyli 17 nowych kwalifikacji i wykonali pierwsze przeloty. Piloci samolotowi zdobyli 23 nowe kwalifikacje. 10 szybowników rozpoczęło podstawowe szkolenie samolotowe. Spadochroniarze wykonali ponad 260 skoków. Ożywioną działalność w tym czasie prowadzili również wrocławscy modelarze.

● **Ożywioną** działalność lotniczą prowadzi aktualnie w kraju ponad 50 harcerskich drużyn lotniczych, największą popularnością wśród młodzieży cieszą się imprezy organizowane przez Aeroklub PRL np. „Święto latawca" i „Młodzi szybownicy na start".

WYDAWNICTWA

Nakładem Państwowego Instytutu Wydawniczego ukazała się powieść **Josepha Hellera** pt. **„Paragraf 22"** (Cath-22). Jest to śmieszna, groteskowa i tragiczna zarazem książka o amerykańskich lotnikach z okresu II wojny światowej. Opublikowanie tej książki w 1961 r. w USA uznano za niecodzienne wydarzenie literackie. Joseph Heller podczas minionej wojny wchodził w skład załóg latających fortec B-25. Uczestniczył on w 60 lotach bojowych. Z angielskiego przełożył **Lech Jęczmyk** (Warszawa 1975, str. 553, cena 62 zł.).

ZGONY

Dnia 5 kwietnia zmarł nagle w Warszawie inż. Julian Łysoń wieloletni zasłużony pracownik polskiego przemysłu lotniczego, b. główny technolog w WSK Rzeszów, główny inżynier w WSK Mielec, dyrektor naczelny WSK Okęcie oraz kierownik Branżowego Ośrodka Normowania Pracy i Technologii. Za zasługi dla rozwoju polskiego przemysłu lotniczego odznaczony był m.in. Sztandarem Pracy II klasy oraz Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **W Moskwie** zaprezentowano niedawno kierownictwu „Aeroflotu" i dziennikarzom nowy samolot Jak-42, skonstruowany przez zespół pod kierownictwem Siergieja Jakowlewa. Jest to trzysilnikowy odrzutowiec, z klasycznym już dla krótko- i średniodystansowych samolotów współczesnych rozmieszczeniem silników po bokach tylnej części kadłuba i nad kadłubem. Samolot jest czterokrotnie pojemniejszy od swego mniejszego protoplasty Jaka-40, zabiera bowiem 120 pasażerów lub 14 ton ładunku. Na trasach średnich Jak-42 powinien być znacznie bardziej ekonomiczny niż dotychczas używane samoloty: Tu-124, Tu-134 i An-24.

■ **Katastrofie** uległ, wkrótce po starcie z lotniska w Sajgonie (Wietnam południowy), amerykański samolot transportowy C-5A „Galaxy". Wracał on do USA po dostarczeniu do Sajgonu wyposażenia wojskowego dla armii reżimu Thieu. Na pokładzie samolotu znajdowało się 305 pasażerów, w tym 230 dzieci. Powodem katastrofy było nagłe rozhermetyzowanie się kabiny pasażerskiej i uszkodzenie hydraulicznego systemu sterowania.

■ **Adrienne Bolland**, francuska pilotka, która w kwietniu 1921 r. przeleciała na samolocie Caudron G-3 jako pierwsza nad Andami, okrywając się sławą z powodu tego wyczynu, zmarła w marcu br. Adrienne Bolland była znaną we Francji popularyzatorką lotnictwa. Była również wybitną uczestniczką francuskiego ruchu oporu w czasie hitlerowskiej okupacji.

■ **Eksperymentalny** śmigłowiec zachodnioniemiecki Boelkow-105 HGH, wersja przeznaczona do badań nad dużymi prędkościami, osiągnął prędkość 404 km/h, na wysokości 1500 m. Śmigłowiec posiada wirnik specjalnej konstrukcji.

■ **W Albuquerque** (Nowy Meksyk, USA) odbędą się w październiku br. mistrzostwa świata balonów na ogrzane powietrze. Spodziewany jest udział w zawodach aż 200 balonów. Poprzednie mistrzostwa odbyły się również w Albuquerque, w lutym 1973 r. Wzięli w nich udział zawodnicy z 16 krajów. Tytuł mistrzowski zdobył wówczas Amerykanin Dennis Floden.

■ **W Libercu** (CSRS) odbyły się zimowe zawody spadochronowe. Program zawodów obejmował konkurencje spadochronowe (skoki na celność lądowania) oraz narciarskie (bieg na 5 km) i strzeleckie. Z zagranicy uczestniczyła w zawodach drużyna z aeroklubu Karl-Marx-Stadt (NRD). Zwyciężtwo odniósł Slambor, z aeroklubu w Dukli.

■ **W Teheranie** (Iran) wykonano wyrok śmierci na dwóch piratach powietrznych, skazanych na mocy orzeczenia trybunału wojskowego. 1 marca br. uprowadzili oni samolot Boeing-737 z lotniska teherańskiego Mehrabad. Samolot ten kursował na liniach wewnętrznych.

■ **Egipski** prezydent Anwar Sadat otrzymał do swej dyspozycji nowy samolot Boeing-707, taki sam jaki ma prezydent USA (wyposażony jest m. in. w sypialnię, łazienkę itp.). Jest to podarunek od prezydenta Federacji Emiratów Arabskich.

■ **12 kobiecych i męskich** rekordów spadochronowych świata ustanowiono na ostatnich mistrzostwach ZSRR, jakie odbyły się w Aszchabadzie. Padł nowy rekord w pojedynczych nocnych skokach na celność lądowania: 22 skoki w sam środek koła.

■ **31 samolotów** myśliwskich HS „Hunter" odstąpiła Jordania dla lotnictwa sułtanatu Oman.

■ **Samolot** komunikacyjny Airbus A-300 wykonał lot pokazowy z Genewy do Kuwejtu, na trasie długości 4685 km, z przeciętną prędkością 816 km/h. Lot trwał 5 h 44 min. Lot powrotny, z Kuwejtu do Tuluzy, trwał 6 h 30 min. Trasa wyniosła 4815 km.

■ **Japońscy** specjaliści bawili ostatnio w ZSRR, aby nawiązać rozmowy z radzieckim przemysłem lotniczym w sprawie ewentualnego zakupu śmigłowców Mi-6. Byłyby one używane do komunikacji między tokijskimi portami lotniczymi Narita i Haneda.

■ **Wybuch** bomby w przedziale bagażowym był przyczyną katastrofy amerykańskiego samolotu Boeing-707 linii TWA, lecącego z Tel Awiwu do Nowego Jorku — tak orzekły amerykańskie władze bezpieczeństwa, badające okoliczności katastrofy. Samolot runął do morza na krótko po starcie z lotniska w Atenach. 88 pasażerów wraz z załogą poniosło śmierć. Dwa tygodnie przed tym wypadkiem, również w tym rejonie, znaleziono bombę w innym samolocie TWA, która nie eksplodowała.

■ **Tytuły** mistrzów sportu ZSRR, w uznaniu doskonałych wyników osiągniętych w r. 1974 na różnego rodzaju zawodach, przyznano 29 pilotom i nawigatorom samolotowym oraz 67 śmigłowcowym.

■ **100 wojskowych** izraelskich przebywa obecnie w USA na szkoleniu w obsłudze rakiet najnowszego typu „Lance". Szkolenie odbywa się w bazie pocisków rakietowych Fort Sill (Oklahoma) oraz na poligonach rakietowych w Aberdeen (Maryland) i Huntsville (Alabana). Stany Zjednoczone sprzedały Izraelowi ponad 100 takich rakiet, przeznaczonych do przenoszenia m. in. ładunków jądrowych.

■ **Miejsca** sypialne zamierza w przyszłości wprowadzić w I klasie samolotów Boeing-747 australijskie towarzystwo „Qantas". Zakłady Boeing zgodziły się z życzeniem tego towarzystwa, aby w samolotach budowanych na australijskie zamówienie wygospodarować dodatkową przestrzeń na miejsca sypialne. Przeciętna długość przelotu pasażera tych linii wynosi ponad 7000 km, należy się więc spodziewać, że na tak dalekich dystansach miejsca leżące będą miały powodzenie.

■ **Dla wzmocnienia** sił powietrznych NATO państwa europejskie należące do tego paktu (tzw. „Eurogrupa") postanowiły w br. zakupić 328 nowoczesnych samolotów bojowych i rozpoznawczych, 123 śmigłowce szturmowe, 836 przeciwlotniczych pocisków kierowanych oraz 530 dział przeciwlotniczych.

■ **Parlament** szwajcarski zatwierdził zakup 64 amerykańskich samolotów myśliwski F-5E. (z)

■ **Pojawiły się** już pierwsze zastrzeżenia do warunkowej zgody władz lotnictwa cywilnego USA na lądowanie „Concorde" na terenie Stanów Zjednoczonych. Zgłosił je gubernator stanu Nowy Jork, zapowiadając swój sprzeciw nawet w przypadku braku zastrzeżeń ze strony służby ochrony środowiska.

■ **W ubiegłym miesiącu** „Concorde" wykonał najdłuższy z dotychczasowych lotów przebywając trasę 6020 km w 6 godzin 16 minut. Lot, odbywający się z prędkością poddźwiękową (962 km/h), miał wykazać, że francusko-brytyjski samolot naddźwiękowy może latać z Paryża do Nowego Jorku także nie przekraczając bariery dźwięku. Ale czy po to był budowany?

■ **W końcu kwietnia** ma się odbyć w Waszyngtonie, z inicjatywy Departamentu Stanu, narada w sprawie zmian w polityce Stanów Zjednoczonych w dziedzinie lotnictwa cywilnego. W naradzie spodziewany jest udział ok. 200 ekspertów z różnych dziedzin.

■ **Praga stała się** szóstym miastem Europy włączonym do sieci linii międzynarodowych towarzystwa „Kuwait Airways". Loty z Kuweitu do Pragi odbywają się dwa razy w tygodniu, z dalszym połączeniem do Paryża i Londynu.

■ **Linia „Aeroflotu"** z Moskwy do Lizbony, otwarta 6 marca br., została przedłużona do Hawany i Limy. Loty odbywają się na Il-62, dwa razy w tygodniu.

■ **Zdaniem prezesa** towarzystwa **SAS**, dla osiągnięcia rentowności linii atlantyckich konieczna jest dalsza podwyżka taryf o ok. 20%. (O)

NASZE ROZMOWY

z I sekretarzem Komitetu Zakładowego PZPR w Polskich Liniach Lotniczych LOT inż. ZBIGNIEWEM CHROMIŃSKIM

W TROSCE O PASAŻERA I ZAŁOGĘ

— Po raz pierwszy mamy okazję rozmawiać z Towarzyszem jako I sekretarzem Komitetu Zakładowego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w Polskich Liniach Lotniczych LOT. Może na wstępie zechciałby Towarzysz przedstawić się nieco bliżej naszym Czytelnikom?

— Z lotnictwem związany jestem nieprzerwanie od młodych lat. W 1955 r., po ukończeniu Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej, rozpocząłem pracę w WSK Okęcie. Przez prawie pięć lat byłem tam kierownikiem wydziału montażowego, a przez następne dziesięć szefem produkcji prototypowej. Przez moje ręce przeszły prototypy takich samolotów jak PZL-101 „Gawron", TS-11 „Iskra", PZL-102 „Kos", PZL-104 „Wilga" i inne. Z początkiem roku 1970 przeszedłem do pracy w PLL LOT, gdzie zostałem najpierw kierownikiem wydziału remontów, a potem szefem produkcji. Na ten okres mojej pracy przypada rozpoczęcie remontów samolotów turbośmigłowych w PLL LOT, łącznie z remontami generalnymi Aenów-24, oraz wdrożenie do eksploatacji Iłów-62. Poza pracą zawodową starałem się zawsze działać społecznie. Byłem m. in. radnym DRN Warszawa-Ochota. Członkiem partii jestem od 1957 r. W poprzedniej kadencji wchodziłem w skład Plenum KZ PZPR. 12 grudnia 1974 r. wybrano mnie I sekretarzem Komitetu Zakładowego naszej partii w Polskich Liniach Lotniczych LOT. Jestem też członkiem Komisji Rewizyjnej Komitetu Warszawskiego PZPR.

— Lotowska organizacja partyjna zawsze wnosiła istotny wkład w rozwój przedsiębiorstwa i cieszyła się uznaniem całej załogi...

— Tak jest i obecnie. Możemy nawet mówić o sukcesywnym wzroście autorytetu partii, wśród całej załogi. Co piąty pracownik naszego przedsiębiorstwa jest członkiem jednej z sześciu Podstawowych Organizacji Partyjnych w PLL LOT. Obszarem naszego działania jest jednak całe przedsiębiorstwo i cała załoga. Nie unikamy pracy najtrudniejszej, staramy się rozwiązywać wszystkie problemy i być rzecznikiem interesów każdego pracownika.

— Czy mógłby Towarzysz sprecyzować jeszcze dokładniej co składa się na autorytet organizacji partyjnej w PLL LOT?

— Myślę, że o autorytecie tym decydują trzy podstawowe elementy: właściwa postawa i morale każdego członka partii, zaufanie załogi do organizacji partyjnej oraz ścisła współpraca z dyrekcją na zasadach partnerstwa.

— Zdajemy sobie sprawę, że podczas jednej rozmowy nie poruszymy wszystkich żywotnych spraw naszego przewoźnika powietrznego. Może jednak zechciałby Towarzysz w skrócie przedstawić niektóre wyniki pracy PLL LOT?

— Ostatnie kilka lat stanowi okres wyjątkowo dynamicznego rozwoju przedsiębiorstwa. Wpływy, akumulacja i nadwyżka dewizowa z działalności podstawowej w latach 1972—1974 zostały podwojone, natomiast zysk wzrósł w tym okresie czterokrotnie. Szybki wzrost przewozów lotniczych był możliwy w wyniku podjętych przez kierownictwo partii i rządu decyzji o zakupie taboru lotniczego, uruchomieniu linii atlantyckiej oraz nadaniu przedsiębiorstwu większej samodzielności przez wprowadzenie nowego systemu ekonomiczno-finansowego.

— Osiągnięcia przedsiębiorstwa są dowodem, że organizacja partyjna i cała załoga PLL LOT w pełni wykorzystały stworzone warunki...

— Na czoło zagadnień wysunęliśmy działalność na rzecz mobilizacji członków partii i całej załogi do wydajnej i rzetelnej pracy, poprawy wykorzystania taboru lotniczego, sprawnego uruchomienia nowych połączeń lotniczych. W centrum naszej uwagi jest również podniesienie ilości i jakości świadczonych usług. Jednocześnie staraliśmy się wytworzyć atmosferę sprzyjającą wyzwalaniu wszelkich rezerw tkwiących w przedsiębiorstwie, pod kątem ciągłej poprawy wyników ekonomicznych.

— Podejmowane działania uwieńczone zostały sukcesem...

— Świadczą o tym najlepiej wyniki osiągnięte przez przedsiębiorstwo w ostatnich latach, chociaż zdajemy sobie sprawę z wielu jeszcze niedociągnięć i potrzeby ciągłego postępu oraz doskonalenia naszej pracy. Za dobrą pracę i przekraczanie zadań planowych załoga w ostatnich dwóch latach wyróżniona została dyplomem uznania Komitetu Centralnego PZPR i Prezydium Rządu. Przedsiębiorstwo zwyciężyło również we współzawodnictwie resortowym, zdobywając sztandar przechodni prezesa Rady Ministrów i Centralnej Rady Związków Zawodowych. Odpowiadając na apel kierownictwa partii i rządu o podejmowanie zobowiązań w zakresie dodatkowej produkcji rynkowej, PLL LOT wypracowały w 1973 r. 280 milionów złotych dodatkowych wpływów głównie z działalności zagranicznej, a w roku ubiegłym 180 milionów złotych. Przyjęty i konsekwentnie realizowany program rozwoju przedsiębiorstwa, zaangażowanie i ofiarna praca całej załogi przyniosły w rezultacie prawidłowe ukształtowanie się podstawowych relacji wzrostu przewozów, zatrudnienia, wydajności pracy i średnich płac.

Osiągnięcia PLL LOT mają tym większą wymowę, jeśli się weźmie pod uwagę trudności z jakimi borykają się przedsiębiorstwa lotnicze na całym świecie...

— Niewątpliwie, przedsiębiorstwo nasze odczuło i odczuwa nadal bezpośrednio i pośrednio skutki światowego kryzysu paliwowego, zjawiska inflacyjne, niekorzystne układy cen oraz wzmożoną konkurencję na rynku kapitalistycznym.

— Czy w tej sytuacji nie zachodzi obawa, że ambitne plany nie zostaną wykonane?

— W istniejącej sytuacji przyjęte przez przedsiębiorstwo wskaźniki zysku na 1975 r. są rzeczywiście bardzo wysokie. Wspomniane trudności wpływają na różnicę między kosztami a wydatkami, czyli zysk. Koszty poważnie wzrosły, natomiast możliwości przewiezienia jak największej ilości pasażerów i towarów są w pewnym stopniu ograniczone. Towarzystwa lotnicze walczą o każdego pasażera. Coraz trudniej jest uzyskać zgodę na uruchomienie nowych połączeń lotniczych (w kwietniu br. udało się nam jednak uruchomić takie połączenia z Benghazi i Lyonem). Pomimo to, możemy już teraz z satysfakcją powiedzieć, że w lipcu br. zameldujemy o przedterminowym wykonaniu zadań finansowych bieżącej pięciolatki. Postaramy się też wcześniej niż w roku ubiegłym wykonać ambitne i trudne zadania 1975 roku.

— Jak już Towarzysz wspomniał, LOT przywiązuje dużą wagę nie tylko do ilości, ale i do jakości świadczonych usług. Co w tej mierze zrobiono w ostatnim okresie?

— Wychodząc naprzeciw pasażerom wprowadziliśmy w życie szereg inicjatyw, takich jak: loty w niedziele i dni świąteczne na liniach krajowych w okresie letnim; dodatkowe loty na poważniejsze imprezy krajowe, takie jak np. Targi Poznańskie; nocne przewozy towarowe i przesyłek pocztowych; połączenia wiązane samolot-autobus na trasie Warszawa—Kraków—Zakopane, a na okres wakacyjny Warszawa — Szczecin — Świnoujście; wspólnie z „Orbisem" — lotnicze weekendy w Warszawie; „Samoloty Przyjaźni"; wymianę turnusów kolonijnych i wczasowych przy użyciu samolotów; system rezerwacji hotelowej przy sprzedaży biletów; własne lokalne połączenia autobusowe dla pasażerów lotniczych itp.

Przytoczone przykłady świadczą o postępie w zakresie usług dla pasażerów, ale nie znaczy to wcale, że postęp ten jest wystarczający w stosunku do wzrastających z roku na rok potrzeb. Doświadczenia ostatnich dwóch lat pokazują, że możliwości generalnej poprawy obsługi pasażerów tylko przez zabiegi organizacyjne są już w poważnym stopniu ograniczone. Zasadniczym mankamentem jest ciasnota pomieszczeń w Centralnym Porcie Lotniczym, zarówno w dworcu międzynarodowym, krajowym jak towarowym oraz nikły stopień mechanizacji i automatyzacji obsługi przewozowej.

— Rozpoczynający się sezon przewozów — kiedy działalność PLL LOT jest bardzo intensywna — będzie więc wymagał szczególnego wysiłku całej załogi?

— Wiele przyczyn się na to składa, że wykonanie i przekroczenie wysokich wskaźników planu na rok bieżący wykonać możemy i przekroczyć głównie poprzez maksymalne natężenie pracy przewozowej — tak w lotach rejsowych jak wynajętych — w sezonie letnim. Wymagać to jednak będzie od całej załogi pełnego zaangażowania i wzmożonego wysiłku. Liczymy na to.

— Wiąże się to zapewne z koniecznością pracy zdecydowanej większości załogi w sezonie urlopowym. Kiedy więc i gdzie będą wypoczywać pracownicy PLL LOT?

— W odróżnieniu od innych przedsiębiorstw, większość pracy przewozowej zaplanowanej na cały rok wykonamy — jak już wspomniałem — w okresie letnim. Oznacza to, że jeśli inne zakłady pracy będą mogły w tym okresie wysłać na urlop znaczną część swych pracowników, w naszym przedsiębiorstwie zdecydowana większość będzie w tym okresie intensywnie pracować. Aby choć w części zrekompensować brak urlopu w sezonie letnim, staramy się zapewnić im jak najlepsze warunki wypoczynku podczas urlopów w pozostałym okresie roku. Przede wszystkim w naszych własnych, dobrze wyposażonych ośrodkach wypoczynkowych. Własne ośrodki wypoczynkowe mamy w Zakopanem i Karpaczu. W okresie letnim uruchamiamy ośrodek wypoczynkowy i kolonijny w Międzywodziu. W tym sezonie zaczniemy też użytkować nowy ośrodek w Golejowie (woj. kieleckie). Ponadto załoga nasza korzysta z domu wypoczynkowego „Transportowiec" w Mikuszowicach, gdzie odbywają się głównie obozy kondycyjne personelu latającego. Z myślą o świątecznym wypoczynku załogi zorganizowaliśmy nowy ośrodek w Bledzewie k. Sierpca. Powstał on w znacznej części siłami społecznymi naszych pracowników.

W roku ubiegłym zapewniliśmy wszystkim, którzy zgłosili się, miejsca wczasowe w naszych ośrodkach. Również w roku bieżącym chcemy zapewnić możliwości urlopowe wszystkim naszym pracownikom, którzy będą sobie życzyć spędzić urlop w naszych ośrodkach. Z inicjatywy zakładów pracy dzielnicy Ochota, a w szczególności LOTU i WSK Okęcie, czynimy przygotowania do rozbudowy stadionu RKS „Okęcie" o ośrodek rekreacyjny. Przewidujemy, że będzie tam m. in. kryta pływalnia i sztuczne lodowisko. Z ośrodka korzystać będą pracownicy naszych przedsiębiorstw, a także okoliczni mieszkańcy, zwłaszcza pobliskich osiedli Okęcie I, Okęcie II i Rakowiec. Ponadto, jak co roku, pracownicy naszego przedsiębiorstwa korzystają z krajowych i zagranicznych wczasów oraz wycieczek ogólnodostępnych. W naszej działalności chcemy pogodzić dobrze rozumiane interesy pracowników i przedsiębiorstwa.

— Z czym organizacja partyjna i cała załoga PLL LOT pójdą na pochód pierwszomajowy?

— Na pierwszomajowy pochód pójdziemy z określonymi osiągnięciami w pracy zawodowej i społecznej, ale także ze świadomością nowych ambitnych zadań jakie nas czekają w najbliższym okresie i dalszego doskonalenia naszej pracy. Jako członków partii zobowiązują nas do tego dodatkowo nowe legitymacje partyjne. Wymiana legitymacji było bowiem nie tylko przeglądem naszej aktywności, prężności i siły, ale także gotowości dalszej, ofiarnej pracy dla dobra całej załogi, społeczeństwa i kraju.

— Dziękujemy za rozmowę.

Rozmawiał: HENRYK KUCHARSKI

GŁOSY I ODGŁOSY ODGŁOSY ODGŁO

„INTERPOL" I PORYWACZE

„Głos Wybrzeża" (5.03.1975) powtarza za radzieckim miesięcznikiem „Sowietskoje Gosudarstwo i Prawo" rozważania na temat piractwa powietrznego widzianego przez pryzmat Międzynarodowej Organizacji Policji Kryminalnej, znanej powszechnie pod nazwą „Interpol". Osią główną tych rozważań jest artykuł 3 statutu tej organizacji, który głosi, że „wszelka działalność lub interwencja w sprawy o charakterze politycznym, wojskowym lub rasowym jest kategorycznie zabroniona przez organizację".

Interpretacja tego artykułu nie nastręczała „Interpolowi" większych trudności dopóty, dopóki prawdziwą plagą, zwłaszcza dla lotnictwa cywilnego, nie stało się uprowadzanie samolotów. Od tego momentu w „Interpolu" zaczęła się dyskusja, na marginesie której „Głos Wybrzeża" tak pisze:

„Zgromadzenie Ogólne „Interpolu", które odbyło się w październiku 1973 roku w Brukseli, powołało do zbadania tego problemu specjalną komisję, co samo przez się było innowacją w jego pracy. Chodzi o to, że poprzednio „Interpol" powoływał się na artykuł 3 statutu i zdecydowanie unikał tego rodzaju problemów, ponieważ większość wypadków uprowadzenia samolotów wiązała się rzekomo z motywami politycznymi. Problem ewentualnego wydania przestępców przeważnie rozbijał się o to, że przestępcy zwracali się natychmiast do określonych rządów z prośbą o udzielenie azylu politycznego. Posiadane przez wspomnianą komisję materiały skłaniają jednak wielu członków „Interpolu" do wniosku, że uprowadzenie samolotu jest przestępstwem kryminalnym. Logicznym następstwem tego mogłoby być zrewidowanie poprzedniego stanowiska „Interpolu" w tej sprawie. Jednakże kierownicy „Interpolu" nadal powołują się na konieczność „ścisłego przestrzegania" artykułu 3 statutu, chociaż np. na sesji w Wiedniu niektórzy mówcy zajęli elastyczniejsze stanowisko i wyrażali pogląd, że należy zachować stałą czujność, aby nie usprawiedliwiać kryminalistów, którzy chcą się schronić pod flagą polityczną".

Tak, jak to uczynił np. swego czasu niejaki Krzysztof Kryński, który terroryzując załogę granatem, uprowadził w 1970 roku samolot PLL LOT na Bornholm. Bo oto co pisze na ten temat „Życie Warszawy" (13.03.1975) w artykule pt.: „Uchodźca „polityczny" pospolitym przestępcą":

„W wyniku rozprawy sądowej porywacz otrzymał łagodny, jak na charakter przestępstwa, wyrok — 3,5 roku więzienia, a władze duńskie udzieliły mu prawa do azylu politycznego.

Decyzja, która już wtedy wywołała poważne wątpliwości skandynawskiej opinii publicznej (m.in. protestował związek pilotów), okazała się brzemienna w skutki przede wszystkim dla gospodarzy. W ciągu niespełna dwuletniego pobytu na wolności Kryński dokonał co najmniej 10 rabunków w duńskich instytucjach publicznych oraz dwóch napadów na znane sklepy jubilerskie w centrum Kopenhagi.

Zmienił nazwisko, ale nie zmienił upodobań: we wszystkich przypadkach posługiwał się materiałem wybuchowym. W towarzystwie kilku duńskich kryminalistów wysadzał w powietrze drzwi kas pancernych i mury piwnic sklepów jubilerskich.

Proces Kryńskiego i spółki oczekiwany jest w Kopenhadze z dużym zainteresowaniem, nie tylko z uwagi na szczególnie groźną ze względów społecznych działalność oskarżonych. Również jako lekcja poglądowa skutków lekkomyślnych decyzji, które jeszcze nie tak dawno strojono w piórka polityczne".

W. W.

Kolejna wizyta polskiego samolotu w Hawanie.

wydawała nam się szczególnie doniosła, gdyż ukazuje w sposób niezmiernie plastyczny współudział wielu dziedzin i ludzi transportu w kształcie naszego dnia codziennego. Popatrzmy zatem jak współpraca ludzi morza z przedstawicielami różnych dziedzin transportu tworzy nowe wartości.

Załoga kapitana Mieczysława Daukszy przybywa na Okęcie punktualnie. Najczęściej — autobusem. 80 pasażerów lotu charterowego na trasie Warszawa-Hawana w komplecie. Zjechali do stolicy z różnych stron kraju, najczęściej pociągami i autobusami. Teraz rozpoczną wspólną, daleką drogę.

Punktualnie o godz. 9.00 samolot SP-LAB „Tadeusz Kościuszko" wznosi się w powietrze. Na pokładzie obok ludzi morza ekipa dziennika telewizyjnego, na czele z Andrzejem Radomińskim i fotoreporter Janusz Czerniak. Mają być naszymi świadkami w tej sprawie...

Przedstawmy więc najpierw głównych bohaterów tej swoistej wędrówki ludów. O tym, że nasi rybacy tropiąc „wielką rybę" docierają do najodleglejszych kątów naszego globu, wiadomo nie od dzisiaj. Tym razem szło o pracowników Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Odra" w Szczecinie, którzy znajdowali się na łowiskach w rejonie George's Bank. Ludzie przybywali tam już 195 dni — pokonywując jesienno-zimowe burze i sztormy, oraz cisze połączone z szukaniem rybiego tropu. Obok rekordowych połowów śledzi i makreli bywały dni, kiedy sieci były puste. Obok radości z rekordowych połowów w serca ludzi morza zaczęła coraz częściej wkradać się tęsknota za rodziną, za tymi co na lądzie. Gazety z kraju dochodziły niezbyt często, Gdynia-Radio też nie nadaje codziennie...

W potężnych ładowniach transatlantyka giną wręcz bagaże marynarskiej braci.

NA LĄDZIE, MORZU

Dosłownie wszędzie zetknąć się można z ludźmi transportu, którzy nie bacząc na porę roku i dnia, miejsce i otaczające ich warunki podejmują wysiłki, by służyć społeczeństwu i gospodarce. Nie bez powodu mówi się, że transport jest swoistym nerwem każdego kraju i stymulatorem jego gospodarczej prężności. Są to prawdy na tyle oczywiste, że obowiązek ich powtarzania spoczywa na nas wszystkich nie tylko w dniu ich pięknego święta. Na naszych łamach dlatego właśnie poświęcamy im stale sporo miejsca, pisząc o ich ciężkiej, odpowiedzialnej pracy, o dniach radości i kłopotach związanych z wykonywaniem rozlicznych obowiązków. Daleka podróż, o której chcemy dzisiaj opowiedzieć,

Myśl, by drogą powietrzną wymieniać załogi rybackich statków na dalekich łowiskach, już dość dawno zdobyła sobie u nas prawo obywatelstwa. W ten sposób skrócono nie tylko samą drogę do kraju, ale wydłużono w sposób istotny czas pracy statku na łowisku. Wymiana załóg następuje bowiem w ciągu kilku godzin i można znów wyjść na łowisko. Podróż morska do Gdyni trwałaby natomiast do 18 dni!

Ludzie, którzy na Okęciu weszli na pokład lotowskiego transatlantyka, lecą do Hawany, by tam zamienić załogę M/T „Grinwal". Oni, niestety, spędzili święta na statku, ale ci wymienieni zdążyli zasiąść ze swymi najbliższymi przy rodzinnych stołach.

Piękna, ludzka nagroda za tak ciężki wysiłek. Na pokładzie ten temat był zresztą często poruszany. W kabinie załogi samolotu kapitan M. Dauksza wspomina z przyjemnością podobne loty, gdy zasiadał za sterami, a pasażerami byli właśnie ludzie od steru i sieci!

Samolot podchodzi do lądowania w Montrealu. Jest godzina 11.15 czasu miejscowego. Termometr wskazuje + 1°C. Pasażerowie przechodzą do sali tranzytowej. Ekipa obsługi naziemnej lotniska kanadyjskiego rozpoczyna

Droga na Kubę wiodła przez lotnisko w Montrealu.

O urodzie lotniskowych budowli na ogół mówi się niewiele. Niech zdjęcie z Kuby powiększy kolekcję „Skrzydlatej".

uzupełnianie paliwa. Przychodzą dodatkowi pasażerowie. To załoga kapitana Mieczysława Łysika, która będzie pilotowała samolot do Hawany. Kapitan Dauksza zostaje w Kanadzie. Ale nie na długo...

Znowu w powietrzu. Lot jest spokojny, czas ucieka szybko na pogawędkach, różnego rodzaju grach i dokładnej obserwacji tego co widać przez okna samolotu. Nie często marynarz ma okazję spoglądać na Neptunowe Królestwo z takiej wysokości, by nie powiedzieć „z góry". Po niecałych czterech godzinach lotu samolot ponownie podchodzi do lądowania. Lotnisko José Marti w Hawanie — godzina 17.15 czasu miejscowego, temperatura + 32°C!

Na lotnisku przedstawiciel „Odry" Czesław Banachowicz przyjmuje raport kapitana „Grinwala" Janusza Skomskiego, że załoga pobiła swoisty rekord połowów, uzyskując wartość 52 milionów złotych.

Rybacy z samolotu jadą prosto do portu. Na statku przywitają się najpierw z kolegami, którzy już następnego dnia będą u swoich rodzin. Jak w sprinterskiej sztafecie...

Na lotników czekają koledzy z „Cubany". Droga z lotniska do miasta trwa niecałą godzinę. Szybko zapada zmrok. Następnego dnia krótkie wycieczki w okolicy hotelu, samochodowa ekskursja po śródmieściu i znowu jazda na lotnisko José Marti. Tutaj spotkanie z ludźmi, którzy przez tyle dni pracowali z dala od kraju i swoich najbliższych. Cieszą się, że widzą ludzi, którzy nie dalej jak wczoraj byli w ojczyźnie, za którą oni tak bardzo tęsknią. Pytania, z których najczęściej powtarza się jedno: kiedy będziemy w Warszawie?

Godzina 17.30 i odlot samolotu SP-LAB „Tadeusz Kościuszko". Najpierw do Montrealu. Po paliwo i kapitana Daukszę! W Kanadzie termometry wskazują — 5°C. Kilka minut po 22.00 samolot odrywa się od kanadyjskiego lotniska i bierze kierunek na Warszawę. Za sterami załoga kapitana Daukszy, a ludzie kapitana Łysika stali się teraz zwyczajnymi pasażerami. Takie są przepisy i tak się robi zawsze.

I W POWIETRZU

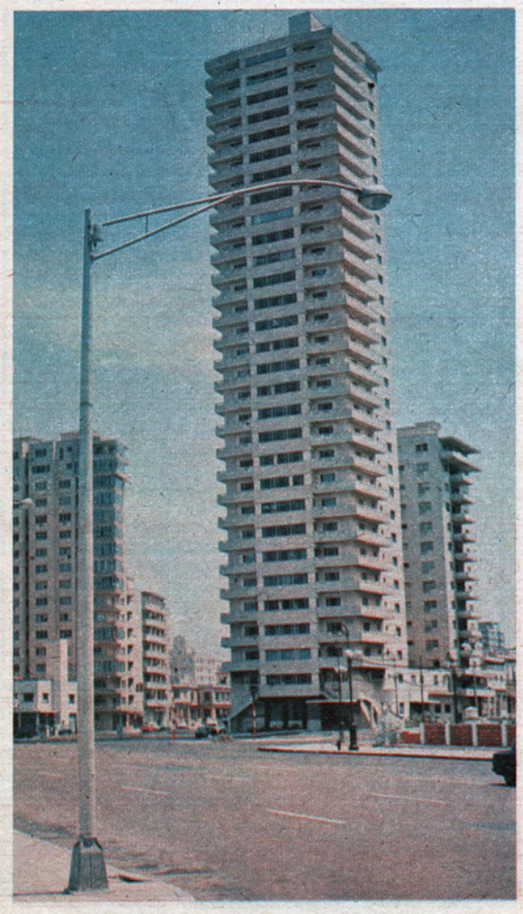
„Prywatne" zdjęcie polskich lotników w Hawanie; pierwszy z prawej — kapitan M. Łysik.

Nocny lot. Jedni śpią, inni czytają wszystko co jest pod ręką, inni zadają pytania stewardesom, pilotom, ekipie telewizyjnej. Chcą wiedzieć wcześniej i lepiej...

Kilka minut po dwunastej samolot ląduje na Okęciu. Rodziny, znajomi, przyjaciele, kwiaty.

Wszyscy pojechali szczęśliwie i wygodnie do swoich domów, wszyscy korzystali z usług transportowców. Zwykły i niezwykły jednocześnie dzień polskich transportowców.

Tekst: MARIAN NOWICKI
Zdjęcia: JANUSZ CZERNIAK



DIAMENTOWA RADOŚĆ

Zdjęcie: B. KOSZEWSKI

Przed każdym sezonem falowym, jadąc do Nowego Targu, obiecywałem sobie, że tym razem będzie mi dane spotkać się z prawdziwym halnym. Mijały lata, a ja ciągle tkwiłem w przekonaniu, że to już teraz. W końcu natura ludzka jest taka, że potrafi się do wszystkiego przyzwyczaić i w ten sposób wyjazdy pod Giewont stały się czymś tak oczywistym jak sen czy posiłek. Wyjechałem więc kolejny raz do Aeroklubu Tatrzańskiego.

Ranek nie zapowiada nic szczególnego. Mur halniakowy leży tylko w zachodniej części gór, natomiast pozostała część Tatr jest odkryta i dookoła absolutnie błękitne niebo. Nikt nie spieszy się z wyciąganiem sprzętu. Wreszcie zjawia się Tadeusz Schiele. Góral z krwi i kości, pilot myśliwski ostatniej wojny, z halnym też sporo harcował, ocenia sytuację falową:

— Panie, ten wiatr mnie spać nie dawał całą noc, wieje jak nieszczęście, ale widzi pan, że mur halniakowy tylko w połowie Tatr, nie ma soczewek, nie widać rotorów, nie ma w ogóle chmur, tam na pewno coś faluje, ale najlepiej trzeba to sprawdzić. Jeżeli cokolwiek tam jest, to zapewniam pana, że nie jest to „rasowy halny", a w ogóle najlepiej trzeba tam polecieć i sprawdzić, zobaczyć i zbadać, bo na dobrą sprawę to każdy halny jest inny.

Zapada decyzja, że lecę w drugiej kolejności, a w „Gawronie" jako holownik siedzi sam T. Schiele. Jeszcze chwila przygotowań i jesteśmy gotowi do startu. Przypominam sobie wszystkie opowieści o holu halniakowym. Wreszcie start. Przed nami góry, lecimy wprost na Morskie Oko. Mamy już 1 600 m wysokości, a samolot ciągle na wznoszeniu i ani śladu fali, tylko rzucanie zespołem świadczy, że coś się nad Tatrami dzieje, ale to absolutnie nie przypomina prawdziwej walki z rotorami i teraz sam już nie wiem czy T. Schiele jest tak znakomity, że potrafi omijać niewidzialne zawirowania rotorowe, czy w ogóle wiatr jest słabszy i rotorów brak. Nie wiem czy bym się dalej domyślał, gdyby nie ręka wychylona z „Gawrona", a to już znak do wyczepienia. Dopiero teraz widzę, że wariometr wskazuje 3 m/s wznoszenia, a więc jest halny, jest fala, teraz trzeba wyjść 5 000 m wyżej, te diamentowe 5 km uzmysławiam sobie z podobnym odcinkiem na ziemi, jak długo trzeba iść piechotą, aby przebyć taką odległość, a kiedy w wyobraźni ten odcinek ustawiam w pionie — wydaje się być ogromnie długi. Z poprzedniego doświadczenia wiem, że latanie nad Tatrami to podniebna ekwilibrystyka, tylko, żeby tu być artystą, nie wystarczy umieć prowadzić szybowiec, trzeba mieć jeszcze sporo intuicji i odrobinę szczęścia.

Czy tym razem będę je miał? Na razie radość, że jestem nad górami, przesłania wszystko i chyba nieprawdą jest, że w powietrzu tak zupełnie zapomina się o wszystkim co się zostawia na ziemi. Człowiek zachowuje swą naturę wszędzie, gdziekolwiek by nie był, a jaki przy tym jest mądry! Tam na ziemi potężny wiatr, łamiący tatrzańskie świerki, a tu nad górami maleńki „wehikuł", bez własnego napędu, kpi sobie z huraganu i wznosi się coraz wyżej. Czy szybowiec to tylko misternie sklejone drewno wzmocnione metalem? Z pewnością coś znacznie więcej, skoro jest silniejszy niż sam wielki halny. Jest żywym dowodem mądrości tego kto go zbudował, jego przewagi nad naturą, jest ucieleśnieniem odwiecznych pragnień człowieka, który jak ptaki chciał się wznosić w powietrze i być zupełnie wolnym. Jakże długo trzeba było na to czekać, ile badań, pracy, wysiłku, a i ofiary były potrzebne, aby następni czuli się bezpiecznie. Szybowiec to zupełnie coś jednolitego z istotą, która go prowadzi, jest bezgranicznie posłuszny jak najwierniejszy poddany, ale poddanym być nie może, bo pozwala odczuć to czego na ziemi raczej się nie spotyka.

Rozmyślania przerywa wariometr, bo zaczyna wskazywać coraz mniejsze wznoszenie, a kiedy mam 2 600 m, wskazówka zatrzymuje się w pozycji „zero". Nie wznoszę się ani nie opadam, nie chcę już diamentu, wystarczy być na tej wysokości — chcę tylko patrzeć na Tatry.

Niestety, kontenplacja widokiem gór jest krótka, wariometr zaczyna wskazywać opadanie. Trzeba coś robić, fala przecież jest. Zgubiłem wznoszenie, ale jak szukać, skoro nie ma chmur rotorowych ani soczewek, które wskazują miejsce wznoszeń? Szybowiec ustawiony pod wiatr trzymam na prędkości minimalnej, wydaje mi się, że prędkość jest zbyt mała i wiatr zepchnął mnie do tyłu, trzeba więc lecieć bliżej gór. Rozpędzam poczciwą „Muchę" do 160 km/h i znajduję ale 10 m/s w dół, a więc trzeba to przebić i iść dalej. Jeszcze chwila i mam 2 000 m. Teraz zrozumiałem, że to był błąd, należało lecieć w odwrotnym kierunku, trzeba więc wracać. Zanim wyszedłem z duszenia, straciłem dalsze 400 m i zaczyna docierać do świadomości, że tylko przypadek może zaprowadzić mnie we właściwe miejsce. Góry są piękne, ale dla szybownika, który w czasie halnego będzie nad nimi nisko — potrafią stracić urok i dostarczyć zwykłego ludzkiego strachu, bo w tych warunkach przymusowe lądowanie to pewność rozbicia szybowca. Trzeba więc wracać do lotniska. Nagle wariometr podnosi się do góry i wskazuje 0,5 m/s wznoszenia. Zakręt o 180 stopni pod wiatr i 1 m/s do góry, a więc można się ratować. Teraz przypominam sobie rady starszych kolegów — „jeżeli halny jest słaby, trzeba krążyć jak na termice" — to wbrew wszystkim teoriom wbijanym sobie wcześniej do głowy, ale nie mam nic do stracenia.

Robię 3 okrążenia i odnajduję swoje dawne 3 m/s. Z kolei znów ustawiam szybowiec pod wiatr, wznoszenie spada, więc dalej trzy okrążenia i tak do wysokości 5 000 m. Zdobywam to minimum do przewyższenia do złotej. Kiedyś mówiłem sobie, że wystarczy „złote" przewyższenie, na diament mogę nawet poczekać, ale natura ludzka jest zachłanna, pragnie zawsze czegoś więcej, jest nienasycona, nigdy nie ma końca jej pragnieniom, tak chyba jest zawsze i wszędzie do czego zmierza człowiek. Czy tu ma być inaczej? Złoto wydaje się czymś małym, potrzebny jest diament, więc powracam do starej metody, trzy okrążenia i rzecz niewiarygodna — 7 m/s wznoszenia! To jest prawdziwa fala, to jest ten nietypowy, a jednak „rasowy" halny, w którego nie wierzył nawet Tadeusz Schiele, to potwierdzenie, że przy każdym halnym jest inna fala, a dla mnie to jest dowód, że zbliżam się do końca moich falowych marzeń, które zaczynają się spełniać.

Teraz jestem pewien, że mogę wznosić się tak wysoko na ile wystarczy tlenu i pozwoli zakres barografu. Mam już wysokość, na której nie ma przypadkowych podmuchów halnego ani „grymasów" fali. To wysokość, gdzie wreszcie wszystko musi się zgadzać z teorią, w takich sytuacjach rodzą się diamenty. Czy cieszą się? Tak i nie! Radość osiągniętego celu nie jest równoznaczna z pragnieniem przeżycia czegoś niezwykłego. Ta pogoń za falą, to wieloletnie oczekiwanie halnego, te wyjazdy w góry, których zliczyć nie sposób, tysiące przejechanych kilometrów — miały urok, który być może znaczy więcej niż diament. Tego porównać nie sposób, bo przecież przeżyć się nie mierzy. Przychodzi świadomość, że zbliża się do końca pewien etap pogoni za czymś, co wydawało się zby piękne, aby było prawdziwe. Teraz spełniło się i co dalej?

Przypominam sobie słowa wieloletniego kierownika Aeroklubu Tatrzańskiego: „Panowie, nie zdobywajcie diamentów, zobaczycie, że czegoś w życiu wam zabraknie, przestaniecie odwiedzać góry, stracicie coś, co was trzyma, a to naprawdę człowiekowi potrzebne, właśnie to pragnienie dojścia do celu. Osiągnięcie go, wyznaczycie sobie inną drogę do czegoś nowego w szybownictwie, ale to już nie będzie to, bo uroki fali są niepowtarzalne, więc się nie spieszcie".

Wówczas wydawało się mi to absurdem, ale teraz wiem, że on miał rację. Wysokościomierz wskazuje ponad 7000 m, na ziemię mogę patrzeć tylko przez otwór po zdjętej owiewce, cała kabina jest zgruchotana. Tatry nie wyglądają już tak potężnie, „wtopiły" się w ziemię i wszystko wydaje się być równiną. Patrzę ze świadomością, że być może nigdy tu nie wrócę, każde spojrzenie w dół wydaje się być ostatnie z tej wysokości. Żal otwierać hamulce, kiedy wariometr wskazuje 4 m/s wznoszenia, a wysokościomierz 7400 m. Nie można inaczej, tam na ziemi koledzy czekają na szybowiec, chciałoby się dłużej tu być, ale ten „drewniany ptak" jest potrzebny tym, którzy teraz patrzą z lotniska na Tatry jak pielgrzym na ołtarz w świątyni i czekają na swoją kolejkę, a gdybym im powiedział, że nie mają się do czego spieszyć, uznaliby mnie za wyjątkowego egoistę. Otwierając hamulce najmocniej chyba odczułem jak wiele znaczą marzenia. Może to wygląda zbyt patetycznie, może za bardzo sentymentalnie, ale miej więcej takich odczuć doznać można będąc kilka kilometrów nad Tatrami, chociaż i tego nie da się do końca wyrazić słowami. Na pełnych hamulcach, lotem nurkowym schodzę do ziemi. Koledzy pomagają wysiąść z kabiny. Pytania — jak tam było? Gratulacje i po uzupełnieniu butli tlenowych następny kandydat do diamentu leci nad Tatry. Niezmordowany Tadeusz Schiele holuje szybowce cały dzień, dopiero pod wieczór możemy porozmawiać.

— Zrobił pan przewyższenie. Udało się. Gratuluję. Muszę panu powiedzieć, że bardzo się cieszę, bo to dla mnie satysfakcja, przecież ja wyholowałem pana na falę.

To jest właśnie sport, umieć cieczyć się radością drugiego i to jest to drugie oblicze skrzydeł. Jest w nich szczególny urok w powietrzu i ten drugi na ziemi — inny, ale również piękny i chyba potrzebny nie tylko na lotniskach.

FRANCISZEK GRZEGORCZYK

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

poker po krakowsku

Po pięciu latach przerwy czołowi piloci rajdowo-nawigacyjni znów spotykają się w krakowskim Locie Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki. Ta bogata w tradycje impreza odbędzie się w dniach 30 kwietnia – 5 maja br., po raz osiemnasty z kolei (a nie po raz siedemnasty, jak mylnie podano w regulaminie rozesłanym do aeroklubów regionalnych). Aeroklub Krakowski jako organizator zawodów przygotował się do przyjęcia 25 załóg z całego kraju. Tegoroczny Lot rozgrywany będzie pod hasłem trzydziestej rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem i zakończenia drugiej wojny światowej. Na starcie imprezy serdecznie witamy wszystkich jej uczestników i organizatorów, życząc im sukcesów sportowych i oranizacyjnych.

Lot Południowo-Zachodniej Polski jest jednak zbyt sympatyczny i ciekawy, by jego zapowiedź skwitować krótko i oficjalnie. Jest to impreza, o której sympatykom sportu samolotowego należy przypomnieć szerzej. Czytelnikom należy się tu ponadto wyjaśnienie niewątpliwie zagadkowego tytułu tego felietonu. Tak więc ad rem, czyli do rzeczy.

Trochę historii. I Lot Południowo-Zachodniej Polski odbył się w październiku 1929 roku(!). Zwyciężył w nim nasz sławny lotnik por. pil. Franciszek Żwirko, którego imieniem nazwano te zawody w latach następnych. Lot od razu zyskał duże powodzenie u pilotów i stał się jedną z najciekawszych imprez samolotowych. Przed wojną rozegrano go dziewięciokrotnie. Ostatnie zwycięstwo w zawodach przed wojną odniosła załoga krakowska Dec–Zgłobik.

Na X LPZP trzeba było czekać aż do roku 1958, kiedy udało się wznowić tę piękną imprezę. Była to zasługa pracowników i działaczy Aeroklubu Krakowskiego, który do chwili obecnej wykazuje wiele serca dla tych zawodów. Nie umniejszając zasług wielu innych, ofiarnych działaczy, w powojennej historii LPZP na największe uznanie zasłużyli jednak Adam Czepirski i Jan Bryniarski.

Jubileuszowy, bo dziesiąty w ogóle, ale pierwszy po wojnie LPZP przyniósł zwycięstwo załodze CWL Krosno w składzie Mieczysław Dąbkowski – Władysław Wójcicki. Ostatnie trzy Loty – w latach 1964, 1966 i 1970 – wygrał Władysław Gawlik, startujący w załodze – dwukrotnie ze Stanisławem Bryzgalskim (Katowice) a ostatnio z Jerzym Klajmonem (Bielsko-Biała).

Strona sportowa LPZP. Była ona zawsze ciekawa i nowatorska oraz niezwykle mocna. Obecny regulamin potwierdza to w całej rozciągłości. Zaczęło się w 1929 r. trzema konkurencjami na które składały się: przelot po trasie Kraków–Częstochowa–Katowice–Kraków; osiągnięcie wysokości 1500 m w najkrótszym czasie; lądowanie w oznaczonym prostokącie. To były jednak początki. Z czasem przyszły próby, które stały się legendą tej imprezy, a promieniując na inne imprezy, ożywiały atrakcyjność sportu rajdowo-nawigacyjnego. Nie sposób tu wymienić wszystkich oryginalnych zadań, jakie stawiano przed załogami. Dla przykładu przypomnijmy jednak „ruletkę", nocną konkurencję na ponad 400-kilometrowej trasie czy ponad 500-kilometrowy maraton, rozgrywany w terenie górskim. Tej tradycji staje się zadość i w tegorocznym Locie.

Zasady sześciu przewidzianych regulaminem konkurencji zapewniają maximum emocji sportowych nawet dla najbardziej doświadczonych i rutynowanych zawodników. Oprócz wymyślnych i bardzo trudnych prób nawigacyjnych w dzień i w nocy, jest konkurencja pilotażowa, polegająca na możliwie najszybszym przelocie trasy ok. 100 km na wysokości ponad trzy tysiące metrów przy najmniejszym zużyciu paliwa. Jest wreszcie konkurencja nazwana „pokerem". Można w niej ryzykować – zdobyć dużo lub nic bądź zadowolić się niewielkim zyskiem punktowym. Dodatkowym „urozmaiceniem" będą trasy w terenie górzystym.

W tej sytuacji faworytów XVIII LPZP szukać należy wśród pilotów znających dobrze teren i członków kadry narodowej, którzy dziesięć dni poprzedzających start spędzili na obozie treningowym w Nowym Targu. Dla pilotów spoza kadry treningiem będą dopiero zawody. W aeroklubach regionalnych piloci nie mają bowiem możliwości sensownego i dostatecznego treningu zawodniczego na samolotach.

Haluy

PILOT — TO CZŁOWIEK PRACY

W dniach od 17 do 19 marca br. odbyła się w Instytucie Lotnictwa w Warszawie konferencja naukowo-techniczna pt. „Ergonomia w lotnictwie". Konferencja zgromadziła ok. 150 osób, co świadczy o dużej potrzebie wymiany poglądów w tej, bądź co bądź, nietypowej dziedzinie projektowania i budowy samolotów. Biorący udział w konferencji reprezentowali ok. 40 różnych instytucji lotniczych, medycznych, przemysłowych, szkolnictwa wyższego i jednostek nadrzędnych, jak ministerstwa czy zjednoczenia.

Pierwszy dzień obrad dotyczył poznania samego człowieka — pilota, jako podmiotu badań fizjologicznych, psychologicznych i antropometrycznych. Drugi dzień był związany z warunkami, w jakich pilot przebywa, a obrady i dyskusje dotyczyły hałasu, drgań i zanieczyszczeń toksycznych w kabinie — odnoszących się głównie do chemikaliów używanych w lotnictwie rolniczym. Trzeci dzień zamykający obrady dotyczył najściślejszego powiązania pilota z samolotem, czyli organizacji przestrzeni kabiny oraz zagadnień bezpieczeństwa.

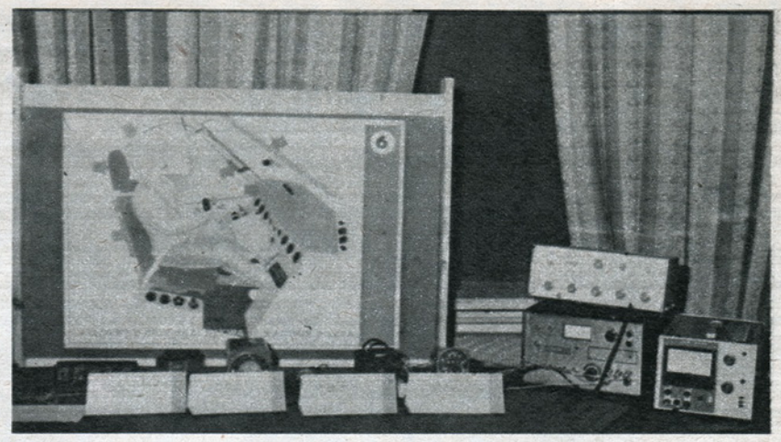
Cennym uzupełnieniem konferencji było zorganizowanie wystawy bezpośrednio na sali obrad. Poza barwnymi planszami przedstawiającymi szereg wyników badań o charakterze ergonomicznym zgromadzono pewną liczbę eksponatów związanych z badaniami pilotów, pomiarami hałasu oraz nowe modele przyrządów pokładowych, elementy wyposażenia kabin, a także manekin pilota w stroju kompensacyjnym do lotów wysokościowych. Poza Instytutem Lotnictwa eksponaty wystawowe pochodziły z Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej i Centralnego Instytutu Ochrony Pracy.

Oprócz wystawy przygotowano pokaz kabin samolotów znajdujących się na terenie Zakładu Badań w Locie Instytutu Lotnictwa.

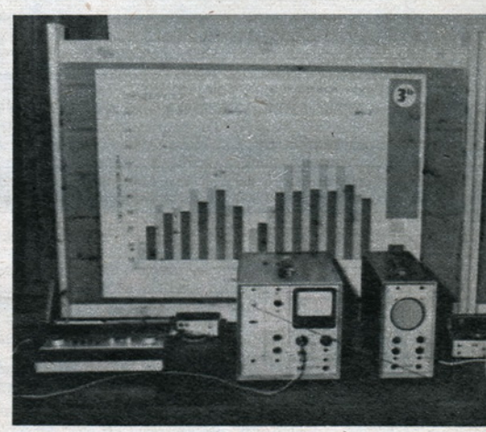
Bardzo ciekawym punktem programu była wycieczka zorganizowana przez Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej dla zwiedzenia jego laboratoriów, ze słynną wirówką do badania wpływu przeciążeń na organizm pilota.

Obrady otworzył zastępca dyrektora Instytutu Lotnictwa, a jednocześnie przewodniczący Komitetu Organizacyjnego mgr inż. Jerzy Grzegorzewski. Podsumowania i zamknięcia obrad dokonał prof. Politechniki Warszawskiej Kazimierz Głębicki — przewodniczący Rady Programowej Konferencji. W ramach konferencji działała Komisja Wnioskowa, która zebrała i opracowała wnioski zgłaszane w czasie obrad i dyskusji. Wnioski te po opracowaniu zostaną przesłane do wyższych instancji. Wśród wniosków ogólnych postulowano potrzebę organizowania co 3—4 lata tego rodzaju konferencji. Zwrócono w nich uwagę na wiodącą rolę ergonomii lotniczej, jaką może ona odegrać w stosunku do analogicznych problemów w innych gałęziach gospodarki narodowej i przemysłu. Postulowano również potrzebę utworzenia międzyresortowej komórki koordynacyjnej, zajmującej się zbieraniem doświadczeń oraz wytyczaniem nowych badań związanych z ergonomią w lotnictwie. Najcenniejszym chyba dorobkiem konferencji jest ukazanie potrzeby zwrócenia większej niż dotychczas uwagi na sprawy ergonomii przy tworzeniu nowego sprzętu lotniczego.

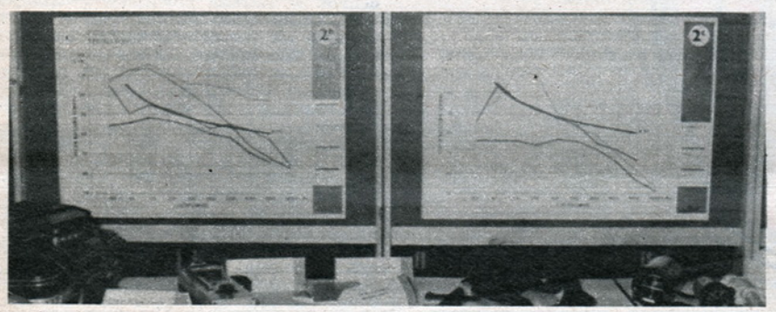
Mgr inż. ANDRZEJ RUDIUK



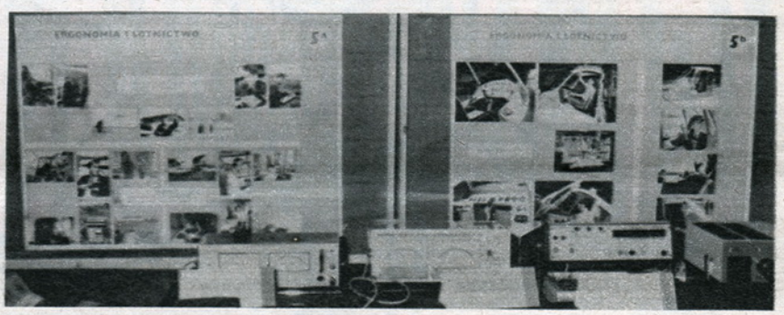
Nowe typy lotniczych przyrządów pokładowych. Zdjęcia: Instytut Lotnictwa (A. Prysłopski — 4 i Z. Zych 1).



Fragmenty wystawy. Z prawej: aparatura do zdalnego przekazywania pracy serca podczas badań pilotów w locie.



Aparatura do pomiarów hałasu oraz próbki konstrukcji przeciwdźwiękowych i antywibracyjnych.



Aparatura elektroniczna stosowana do biomedycznych badań pilotów na ziemi i w powietrzu.

TRAGEDIA NA GLAMOĆKO POLE

Francis Deakin, były literacki asystent Winstona Churchilla i autor interesujących prac o Richardzie Sorge i włoskim faszyźmie, opublikował książkę „The embattlet mountain" (tytuł nawiązuje do góry Durmitor w Czarnogórze, gdzie toczyły się zacięte walki). Opisuje w niej swój udział w zrzuconej na spadochronach wojskowej misji brytyjskiej do sztabu marszałka Tito.

Czytelników „Skrzydlatej" zainteresują zapewne te fragmenty książki, które związane są z początkami lotnictwa jugosłowiańskich partyzantów. Mało bowiem znany jest fakt, iż nawet w najtrudniejszym okresie, w latach 1942—43, dysponowali oni przez pewien czas pojedynczymi samolotami, które oczywiście oddawały im nieocenione usługi.

Pierwszymi takimi maszynami były Breguet-19 i Potez-25 sił lotniczych tzw. Niezależnego Państwa Chorwackiego, których załogi przeszły w maju 1942 r. na stronę partyzantów i działały do połowy lipca tegoż roku. Po kapitulacji okupacyjnych oddziałów włoskich, w ręce 1 dywizji partyzanckiej wpadł używany przez krótki czas wodnopłatowiec. Jesienią 1943 r. przyleciała na wyzwolone tereny jeszcze jedna załoga chorwacka, której maszynę użyto do szkolenia lotników. Pod koniec października wylądował pod Liwną Dornier-17 ze stacjonującej na lotnisku w Banja Luka jednostki chorwackiej.

W tym właśnie czasie finalizowano sprawę pierwszych oficjalnych kontaktów politycznych między kierownictwem Ruchu Wyzwolenia Narodowego, a alianckim dowództwem śródziemnomorskiego teatru wojennego. Zamierzano wykorzystać przy tym zapowiedziany przylot szefa brytyjskiej misji w Jugosławii, brygadiera Macleana, na przyjęcie którego przygotowywano właśnie do użytku pas startowy koło miejscowości Glamoć. Ponieważ przylot ten opóźniał się, desygnowany na szefa jugosłowiańskiej delegacji przywódca Związku Komunistycznej Młodzieży Ivo Ribar wysunął projekt, by nie czekać na brytyjski samolot, ale przewieźć delegację na pokładzie Dorniera. Autor tak pisze o dalszych wypadkach:

— Oświadczyłem swym kolegom, że jakkolwiek proponowana operacja z jej niedocenianiem czynnika technicznego i ogólnego ryzyka wydaje się mało realna — to jednak od naszego stosunku do niej zależy powodzenie i prestiż naszej misji, zaś jej niezwykłość była pośrednim rezultatem przeciągającego się naszego braku aktywności pod tym względem.

Postanowiliśmy więc przeprowadzić tę akcję i skomunikowaliśmy się z bazą lotniczą w Bari we Włoszech, prosząc o zgodę i podanie technicznych instrukcji. Odpowiedź była pozytywna. Zakomunikowano nam dokładny czas odlotu i kurs, jakim należało lecieć, by zmniejszyć do minimum ryzyko zestrzelenia przez własne myśliwce czy artylerię przeciwlotniczą. Mieliśmy nadzieję, iż pokładowe uzbrojenie Dorniera będzie wystarczające dla odpędzenia napotkanych ewentualnie nieprzyjacielskich samolotów (tym bardziej, że prowizorycznie namalowane jugosłowiańskie znaki rozpoznawcze można było rozróżnić dopiero na małą odległość). Największe niebezpieczeństwo grozić mogło podczas samego startu, który trzeba było przeprowadzić sprawnie i możliwie szybko. Kabina załogi była ciasna, więc zdecydowaliśmy, że za pierwszym razem poleci tylko część delegacji, a resztę zabierze się podczas drugiego lotu. Wieczorem 26 listopada poinformowaliśmy chorwacką załogę o przekazanych nam z Bari poleceniach. Samolot miał przelecieć rano ze swego zamaskowanego miejsca postoju koło Livna na Glamoćko Pole. Pilot miał nie wyłączać silników, by móc wystartować jak tylko delegaci znajdą się na pokładzie. Osłonę naziemną sprawowały wzmocnione posterunki usytuowane na samym lotnisku i okalających je wzgórzach.

Znaleźliśmy się na lądowisku przed świtem. Przygotowano je, jak tylko to było możliwe, były jednak braki w oznakowaniu, stanąłem więc z boku, by zasygnalizować pilotowi punkt przyziemienia. Siadł tak blisko mnie, że musiałem rzucić się na ziemię. Chciałem dołączyć do pozostałych, którzy już biegli do samolotu, gdy obejrzałem się i zobaczyłem nurkujący wprost na nas mały dwupłatowiec i parę ciemnych przedmiotów spadających na ziemię.

Henschel zaatakował nas zupełnie niespodziewanie. Zdążyłem raz jeszcze paść na twarz, gdy wybuchły już pierwsze bomby i w powietrzu zaświstały odłamki. Przez dłuższy czas musiałem pozostać tak, bo Niemiec ciągle ponawiał ataki z lotu koszącego, polując na poszczególnych ludzi, szukających osłony na płaskim lądowisku. Odleciał dopiero po wystrzeleniu całej amunicji.

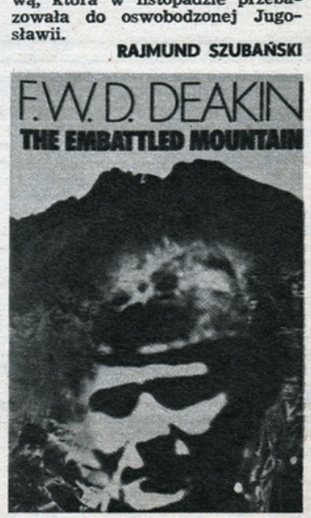
Wygramoliłem się z zagłębienia, gdzie schroniłem się z dwoma Jugosłowianami. Jeden z nich został ranny, drugi leżąc na plecach przez cały czas niewzruszenie fotografował rozgrywające się zdarzenia. Dornier zapalił się po pierwszym nalocie i zaczęła eksplodować amunicja jego karabinów maszynowych. Wokół nie widać było nikogo, a wszystkie odgłosy zagłuszały pracujące wciąż silniki. W pewnym momencie płomienie dotarły do kabiny pilota i ryk ich wzmógł się. Nastąpiło coś niesamowitego: pusty samolot ruszył wolno z miejsca i zaczął toczyć się w naszym kierunku. W kilka sekund później odłamała się część ogonowa, a całość osiadła, spowita w płomieniach i dymie.

Wokół miejsca, gdzie stał przedtem, leżało kilkanaście nieruchomych postaci. Wśród zabitych był Ivo Ribar, nasz oficer techniczny Donald Knight, radiotelegrafista Robert Wheterley i większość eskorty. Dwaj piloci zdążyli wyskoczyć z maszyny po pierwszym nalocie, ale radiotelegrafiście bomba oderwała głowę.

Dopiero po wojnie przeprowadzone przez władze jugosłowiańskie dochodzenie ustaliło, że piloci zmusili radiotelegrafistę do ucieczki i przejścia na stronę partyzantów. Przy każdej nadarzającej się sposobności nawiązywał on jednak łączność ze swą dawną bazą i zdołał zawiadomić ją o planowanym locie.

Po wypadkach tych partyzanci długo nie dysponowali żadnym sprzętem powietrznym. W sierpniu 1944 r. sformowano na wyspie Korcula eskadrę łącznikową, która w listopadzie przebazowała do oswobodzonej Jugosławii.

RAJMUND SZUBAŃSKI



Czy to aby nie za wysoka góra?

Odważnym (chyba) szczęście sprzyja...

CI WSPANIALI STUDENCI

KLUB AMATORÓW KONSTRUKTORÓW KAK

NA SWYCH TEKSTYLNYCH MASZYNACH

Zdjęcia:
PIOTR KORPAL

W dniach od 8 do 18 lutego 1975 r. w Cisnej w Bieszczadach odbył się pierwszy w Polsce szkoleniowy obóz lotniarski, zorganizowany przez Koło Naukowe Lotników przy Wydziale Mechanicznym, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej oraz Krajowy Oddział „Almaturu". Była to pierwsza z trzech imprez tego typu, których przeprowadzenie przewiduje KNL w roku akademickim 1975. Organizatorzy obozu postawili sobie dwa zasadnicze zadania:

— **po pierwsze:** praktyczne wyszkolenie kadry dla przyszłych obozów tego typu,

— **po drugie:** uzupełnienie i pogłębienie wiedzy studentów w zakresie problemów związanych z lotniami.

Uczestnicy obozu zapoznali się więc z takimi zagadnieniami jak: aerodynamika płata Rogallo, płata sprężystego, profile lotnicze dla małych prędkości, najnowsze tendencje w budowie szybowców podwieszanych. Uzupełnieniem prelekcji były filmy z lotów szybowców podwieszanych w USA oraz z prób polskiego płata sprężystego.

Dysponowaliśmy trzema lotniami: dwoma typu „FLEXI FLIER" zbudowanymi na podstawie oryginalnej dokumentacji przez dwa zespoły kierowane przez kolegów M. Rodziewicza i R. Dziurzyńskiego oraz lotnią „MONA-II" — zbudowaną przez kol. W. Sobieszczańskiego. Dane techniczne lotni „MONA-II" „Skrzydlata Polska" zamieszczała już poprzednio, dlatego podamy tylko dane lotni „FLEXI FLIER".

Szkielet tej lotni zbudowany jest z rur duralowych PA9 ϕ 32 x 1,5. W praktyce rury te okazały się jeszcze nieco za słabe i w przyszłości do budowy lotni treningowych przewidujemy użycie rur duralowych PA7 ϕ 40 x 1.

Trójkąt sterowniczy wykonany jest z rur PA2N ϕ 32 x 1,5 odpornych na złamania przy zginaniu.

Powłoka nośna szyta jest z ortalionu (kierunek szwów prostopadły do krawędzi spływu!). Powierzchnia nośna wynosi — 17 m², tworząca — 5,18 m, masa — ok. 17 kg (wraz z dość ciężką niestety uprzężą spadochronową). Uprząż spadochronowa okazała się zbyt ciężka i masyw-

Góry, lotnia i ty na skrzydlach wiatru.

Przed lądowaniem trzeba lotnię przeciągnąć.

Jeśli nie chcesz sam, to... koledzy cię wypchną.

No i stało się — naprawdę lecisz!

na, dlatego przewidujemy użycie uprzęży w postaci ławeczki lub pasów do lotów w pozycji poziomej. Doskonałość lotni z pilotem w pozycji pionowej wynosiła ok. 3,5. Z pilotem w pozycji poziomej uzyskiwaliśmy wzrost doskonałości do ok. 4,5. Odciągi wykonane są z linek stalowych ϕ 2—3 mm, a dzięki zastosowaniu ściągaczy mogliśmy łatwo i szybko regulować ich naciąg. Lotnie „FLEXI FLIER" ze względów konstrukcyjnych posiadają pionowy słupek — maszt długości ok. 1,5 m. Jak się okazało, wraz z linkami stanowi on skuteczną ochronę lotni i zabezpiecza kil przed złamaniem w razie zaczepienia nim o ziemię (przypadki postawienia lotni na kilu, bądź zarycia dziobu lotni przy lądowaniu).

Tyle o naszych lotniach, a teraz kilka słów o metodzie szkolenia ich pilotów.

Szkoleniem kierował najbardziej doświadczony z naszej braci studenckiej, kol. W. Sobieszczański. Najtrudniejszym etapem lotów na lotni okazał się start. W naszym szkoleniu pierwsze loty poprzedzała „sucha zaprawa". Pierwszym jej elementem było utrzymywanie przez pilota lotni pod wiatr. Pilot zapinał pasy, chwytał rękoma sterownicę (jedną ręką koniec poziomej rury sterownicy, a drugą w górnej części ukośnej rury sterownicy) i szarpnięciem ciała do tyłu unosił przód lotni. Następnie podnosił całą lotnię do góry (na małych kątach natarcia) aż do napięcia pasów uprzęży. Ten sposób trzymania lotni umożliwiał zachowanie stateczności poprzecznej i podłużnej lotni. Drugi etap szkolenia polegał na bieganiu pilota z lotnią po płaskim terenie na małych dodatnich kątach natarcia. Każdą próbę należało zakończyć oparciem przez pilota dziobu lotni o ziemię. Opanowanie tego elementu jest niezbędne, gdyż po wylądowaniu tylko szybkie oparcie lotni dziobem o ziemię chroni ją (i pilota) przed przewróceniem przez wiatr na plecy. Należy zaznaczyć, że wszystkie próby naziemne, lot i lądowanie oraz transport rozłożonej lotni należy wykonywać zawsze z przodem lotni zwróconym pod wiatr! Takie postępowanie zabezpiecza przed niespodziewanym przerzuceniem lotni na plecy. Podczas prób naziemnych często nieodzowna okazywała się asekuracja lotni, najlepiej przez dwie osoby stojące z boków i jedną z tyłu przy kilu.

W dalszej części szkolenia przystępowaliśmy już do lotów. Start przy dość zmiennym i porywistym wietrze okazał się stosunkowo trudny. Podczas startu należy ustawić lotnię dziobem pod wiatr na małe kąty natarcia (aby pokrycie zaczęło łopotać) i po kilkumetrowym rozbiegu ustawić lotnię na dodatnie kąty natarcia.

I tutaj był popełniany najczęstszy błąd: złe ustawienie kąta natarcia. Przy zbyt małym kącie natarcia pilot po rozbiegu znalazłszy się na pochyłym stoku nie miał już możliwości zwiększenia kąta natarcia i lot kończył się niezbyt przyjemnym upadkiem adepta wraz z lotnią. Natomiast przy ustawieniu za dużego kąta natarcia lotnię wyrywało pionowo do góry na kilka metrów i zakończeniem lotu było przerzucenie lotni na plecy. Po prawidłowym starcie lotnia posiadała w locie bardzo dobrą stateczność poprzeczną i podłużną.

Łagodne zakręty wykonuje się przez wychylenie sterownicy na boki. Przez przyciągnięcie sterownicy uzyskuje się wzrost prędkości lotu i opadania, a przez odepchnięcie sterownicy (do pewnego stopnia) — zmniejszenie prędkości lotu i opadania, a nawet chwilami wznoszeń. Właściwe utrzymanie kierunku lotu umożliwiała wstążeczka przywiązana do linki odciągowej przed pilotem.

Loty wykonywaliśmy przeważnie pod wiatr, choć lotnia doskonale latała i z bocznym wiatrem. Natomiast podczas lądowania należy zawsze utrzymywać lotnię przodem pod wiatr i zaraz po wylądowaniu opuścić przód lotni na ziemię. Prawidłowe lądowanie uzyskujemy po przeciągnięciu w celu maksymalnej utraty prędkości lotu. Częstym błędem było lądowanie ze zbyt dużą prędkością, co doprowadzało do drobnych urazów ciała.

Podczas latania na lotniach nasunęło się nam kilka istotnych uwag.

Po pierwsze: wskazane jest zastosowanie karabińczyka umożliwiającego błyskawiczne odczepienie się pilota. Jest to szczególnie ważne w sytuacjach, gdy pilot nie może opanować lotni i grozi mu przerzucenie na plecy. Sama lotnia przerzucona na plecy nie doznawała żadnych uszkodzeń, natomiast z podwieszonym pilotem kończyło się to przeważnie złamaniem rury (nie wliczając groźby urazu pilota).

Po drugie: wskazane jest zastosowanie dwóch poziomych rur sterownicy (w odległości ok. 10—15 cm). Podczas lotu pilot trzyma ręce przeważnie na poziomej rurze sterownicy. Jest to najwygodniejsza pozycja w locie w pozycji pionowej (ze względu na dużą odległość końców sterownicy), jak i jedyny sposób trzymania rąk w locie w pozycji poziomej. Stąd przy lądowaniu dłonie pilota narażone są na urazy. Trzymanie za górną poziomą rurę sterownicy skutecznie zabezpiecza dłonie od wszelkich urazów.

Wszystkie nasze loty wykonywaliśmy przy wietrze o prędkości do 10 m/s. Latanie przy silniejszych wiatrach jest niebezpieczne.

Obóz dał niewątpliwie ciekawe wyniki szkoleniowe i naukowe. Łącznie wykonaliśmy 225 lotów!

Niestety, trudne warunki atmosferyczne i terenowe umożliwiały jedynie loty trwające od 30 do 60 s. Na podstawie informacji możemy stwierdzić, że pilot po wykonaniu już ok. 15 lotów był praktycznie wyszkolony. Ze względu na obiektywne trudności udało się w pełni wyszkolić tylko 10 osób, w tym jedną dziewczynę.

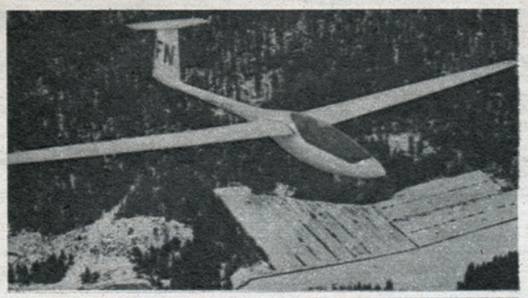
Koło Naukowe Lotników chętnie nawiąże współpracę z konstruktorami-amatorami lotniczymi oraz podzieli się ze wszystkimi zainteresowanymi swoimi doświadczeniami służąc poradami konstrukcyjnymi, jak i (w miarę możliwości) dokumentacjami technicznymi lotni. W przyszłości planujemy zorganizowanie zlotu miłośników lotni z całej Polski.

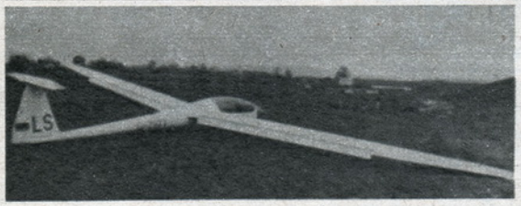
Listy do nas można kierować na adres: Socjalistyczny Związek Studentów Polskich — Koło Naukowe Lotników przy Wydziale Mechanicznym, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej, ul. Nowowiejska 22/24, 00-665 Warszawa.

LESZEK GILEWICZ ● RYSZARD DZIURZYŃSKI

Lądowanie (miękkie?) na trzy punkty.

Najwyższa szkoła jazdy: loty w pozycji poziomej.





W wyniku kolejnych ulepszeń i zmian konstrukcyjnych nie pozostało nic z tego, co było celem wprowadzenia szybowców klasy standard do programu mistrzostw świata. Przykładem takich szybowców są fiński PIK-20 i zachodnioniemiecki LS-2.

TRZY KLASY SZYBOWCÓW W MISTRZOSTWACH ŚWIATA

Mgr inż. E. MAKULA

KORESPONDENCJA Z PARYŻA

Oczekiwana z dużym zainteresowaniem wiosenna sesja Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI (CIVV) odbyła się w dniach 14—15 marca br. w Paryżu, z udziałem delegacji reprezentujących 23 aerokluby narodowe. Po długoletniej absencji również aerokluby NRD i Węgier przysłały do Paryża swe delegacje. Z uwagi na rozległą tematykę — obrady kontynuowano przez dwa dni. Obecny prezydent CIVV P. Gehriger, realizując konsekwentnie swą politykę uporządkowania spraw związanych z szybownictwem, doprowadził do ostatecznego rozwiązania kilku podstawowych problemów, chociaż już w trakcie dyskusji okazało się, że nie wszystkie punkty zgłoszonego i starannie przygotowanego porządku obrad doczekają się swej kolejki. Nie umniejsza to w niczym faktu, że system dwudniowych spotkań okazał się zbawienny w skutkach. Możliwość uzgadniania stanowiska poszczególnych delegacji doprowadziła do bardziej skonkretyzowanych wystąpień w dyskusji, zaś 14 godzin roboczych pozwoliło na zgłaszanie propozycji i uwag, wyczerpująco uzasadnionych.

Regulamin szybowcowych mistrzostw świata 1976 r. został zaakceptowany bez zmian, mimo kwestionowanych sposobów kolejności startu do przelotu odległościowego i systemu stosowania kar punktowych. Organizatorzy mistrzostw opublikowali ponadto swój pierwszy biuletyn informacyjny i szczegółową analizę warunków meteorologicznych w Finlandii.

Nareszcie poważnie potraktowano nową gałąź szybownictwa. Piloci, latający na prymitywnych skrzydłach typu „lotnia", swymi wynikami udowodnili, że ich „latające aparaty" wcale nie ustępują swymi osiągami szybowcom z lat dwudziestych i trzydziestych. Niska cena skrzydeł, łatwość pilotażu, brak jakichkolwiek przepisów ograniczających — to w skrócie zasadnicze czynniki, które doprowadziły do ich niesłychanie burzliwego rozwoju. **Nie ulega wątpliwości, że jest to obecnie jedyna recepta na tanie i masowe latanie.** Komisja postanowiła nawiązać kontakt z przywódcami tego ruchu, o ile tacy w ogóle istnieją. Sytuacja jest trochę dziwna. Ilość latających przekracza kilka tysięcy osób (w samej Australii ponad tysiąc), a uprawiają swój sympatyczny sport w sposób całkowicie niezorganizowany.

Nowy kodeks sportowy jest gotów. Za wyjątkiem rozdziału 9 „motoszybowce", obowiązuje on od 1 stycznia 1975 r. Do przyszłego roku zachowują ważność dotychczasowe przepisy dotyczące motoszybowców, zaś nowa edycja kodeksu sportowego winna wkrótce doczekać się swej oficjalnej publikacji.

Ze zrozumiałych względów zasadniczym tematem był wieloletni **spór o klasę standard. W wyniku kolejnych „ulepszeń" i udogodnień konstrukcyjnych nie pozostało nic z tego, co było celem wprowadzenia tej klasy szybowców do programu szybowcowych mistrzostw świata.** Wielokrotne, modyfikacje przepisów doprowadziły w rezultacie do tak zasadniczych zmian konstrukcyjnych, że cena nowoczesnych szybowców klasy standard niewiele ustępuje cenie szybowca klasy otwartej, a nierzadko ją nawet przekracza. Na powrót do przepisów z roku 1958 jest już jednak za późno. Jedynym wyjściem z sytuacji okazało się zniesienie sztucznych ograniczeń i zaakceptowanie istniejącego trendu rozwojowego w tej klasie. Zmniejszanie powierzchni lotek, a zatem zmniejszenie zdolności manewrowych, nieskuteczne hamulce aerodynamiczne i niewłaściwy, narzucony przepisami system klap — zwiększyły prędkość lądowania do tego stopnia, że według oceny doświadczonych pilotów, pilotaż tych szybowców staje się coraz trudniejszy i niebezpieczny. **Mamy więc w klasie standard już tylko jedno ograniczenie, mianowicie rozpiętość skrzydeł. Klasa ta wystartuje w pierwszych mistrzostwach po roku 1976.**

Natomiast dla uniknięcia słusznych pretensji tysięcznej rzeszy właścicieli szybowców, zbudowanych wg przepisów do 1972 r., wprowadzono do programu mistrzostw trzecią klasę, nazwaną **klasą 15 m ograniczoną.** Ograniczenia są jasne i przejrzyste, a sprowadzają się do postulatu wyposażenia szybowca w aerodynamiczne hamulce skrzydłowe; braku jakichkolwiek urządzeń zwiększających współczynnik wyporu oraz kół podwozia o wymiarach co najmniej 300 mm średnicy i 100 mm szerokości. Rozpiętość skrzydeł oczywiście nie większa niż 15 m. Kilkadziesiąt szybowców projektowanych zgodnie z przepisami z 1974 r. z modyfikacjami lub bez może startować jedynie w **klasie 15 m.**

CIVV opowiedziała się też jednomyślnie za utrzymaniem **klasy otwartej.** Tak więc od 1978 r. mistrzostwa będą rozgrywane w **trzech klasach.** Jednak ilość zawodników jednego kraju pozostaje bez zmian, tzn. 4, z tym, że w jednej klasie może startować aż trzech, zamiast jak dotychczas dwóch zawodników.

Powyższe ustalenia spełniają ogromnie ważną rolę. Otóż nietrudno zauważyć, że obsada obu nieograniczonych klas wiąże się z koniecznością posiadania bardzo drogich, a więc niepopularnych szybowców. Niepopularnych również dlatego, że wynik zawodnika zależy w dużym stopniu od jakości sprzętu.

Jedynie ograniczona **klasa 15 m** stwarza pilotom niezasobnych aeroklubów narodowych możliwości równej walki. Dzięki równorzędnym niemal osiągom szybowców tej klasy, wyniki zawodników są w miarę porównywalne. Ponadto dla szybowców klasy **„club"** stworzono możliwość startu w mistrzostwach świata już w roku 1978, o ile oczywiście ich rozpiętość nie przekracza 15 m. Dla zachęty — podobnie jak w klasie otwartej dla najwyżej sklasyfikowanego szybowca klasy **„club"** przeznaczony jest **puchar.** Przepisy budowy tego szybowca opracuje zespół powołany przez CIVV. Ostateczna redakcja tych przepisów nastąpi w czasie posiedzenia wiosennego Komisji w roku 1976.

Właśnie klasa **„club"** ma zapełnić lukę po zlikwidowaniu obecnej klasy standard. W tej klasie Komisja Szybowcowa widzi odrodzenie **idei szybowca taniego, wielozadaniowego, o zbliżonych osiągach, dostępnego zarówno dla pilotów początkujących jak i zaawansowanych.** Jeśli taki szybowiec powstanie i rzeczywiście będzie spełniał stawiane mu wymagania, to klasa **„club"** może naprawdę stać się główną i najsilniej obsadzoną klasą mistrzostw. Nie wyklucza się zatem, że zastąpi w ogóle jedną z trzech klas lub nawet spowoduje ponowną redukcję ilości klas z trzech do dwóch. To już pokaże przyszłość. System obsadzenia jednej klasy przez 3 pilotów umożliwi stosunkowo szybkie zorientowanie się o popularności, jaką zdobędą sobie poszczególne klasy. Reasumując, w uzasadnieniu wprowadzenia takiego właśnie systemu — CIVV stwierdza, że jej intencją jest:

1. **Utrzymanie jak najdłużej klasy 15 m;**
2. **Uniknięcie ciągłych zmian przepisów, definiujących konstrukcję szybowców każdej klasy;**
3. **Możliwość, że raczej klasa otwarta lub ograniczona 15 m może ulec skreśleniu lub być zastąpiona inną klasą, np. klasą „club";**
4. **Że zmiany w strukturze klas na mistrzostwach będą dokonywane zgodnie z czasokresem przewidzianym dla tych zmian w paragrafie 8.6. nowego kodeksu sportowego.**

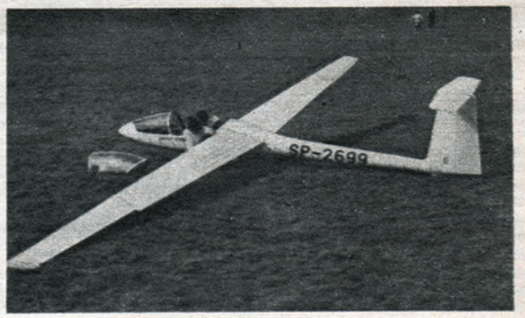
W wyniku dwukrotnego głosowania, medal Lilienthala za rok 1974 przyznano szwajcarskiemu działaczowi **Augustowi Hug.** Dla wielu obecnych jak i dla mnie było to niemałym zaskoczeniem, jako że w podanej przez Aeroklub Szwajcarski charakterystyce nie było wzmianki o tym, czy szczęśliwy posiadacz medalu jest w ogóle pilotem, a przecież medal ten przyznawany był dotąd za wybitne osiągnięcia sportowe w szybownictwie.

Zaakceptowano również projekt znaczka za wykonanie przelotu długości ponad 1 000 km. Rozwiązanie jest proste i polega na umieszczeniu na wzór diamentów liczby 1000 m w dolnej części odznaki szybowcowej FAI.

Wpłynęło pierwsze zgłoszenie organizacji mistrzostw świata w roku 1978. Starającym się jest Aeroklub Argentyński, który proponuje podobne warunki jak w roku 1963. Dalsze zgłoszenia będą przyjmowane do końca 1975 roku.

Na zakończenie odbyły się wybory nowego biura CIVV. W wyniku tajnego głosowania, Aeroklub PRL — po rocznej absencji — ma znów swego reprezentanta, w osobie autora niniejszej korespondencji, który w bieżącej kadencji pełni funkcję wiceprzewodniczącego Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI.

Polski „Jantar Standard" nie odbiega od pierwotnej idei szybowców klasy standard, dzięki czemu zaliczany być może do nowej klasy 15-metrowej ograniczonej.
Zdjęcia: Roman Szuster, „Der Flieger", „Soaring".



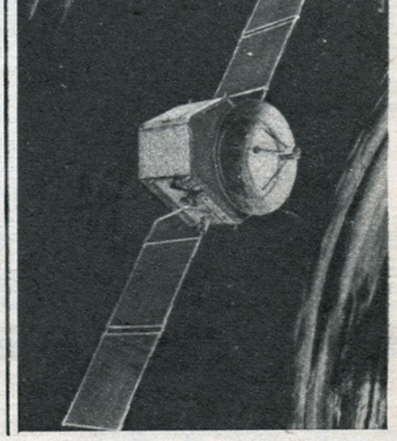
Komunikat agencji TASS był krótki. Piątego kwietnia z terenu ZSRR wystartowała rakieta nośna, wynosząc statek kosmiczny „Sojuz" z dwuosobową załogą — Wasilijem Łazariewem i Olegiem Makarowem. Celem lotu było kontynuowanie doświadczeń ze stacją kosmiczną „Salut", pozostającą — jak wiadomo — na orbicie okołoziemskiej. Na odcinku pracy trzeciego stopnia rakiety nastąpiło jednak odchylenie od zaplanowanego toru lotu i w związku z tym statek nie wszedłby na przewidzianą orbitę, albo też wykonał lot balistyczny w nieprzewidzianym do takiej operacji terenie. Aby zapobiec takim przypadkom, w momencie potencjalnego zagrożenia włączony został automat (uprzednio zaprogramowany, tak jak i wszystko co się odbywa w czasie lotu), który oddzielił statek kosmiczny od ostatniego członu napędowego i rozpoczął się normalny proces podejścia do lądowania: to jest otwarcie spadochronów hamujących i wreszcie tuż nad ziemią włączenie rakietowego sytemu miękkiego lądowania. Wszystko to odbyło się nad terenem Związku Radzieckiego a jak wielka była odległość od miejsca w Kazachstanie, gdzie normalnie sprowadzano statki kosmiczne, może świadczyć fakt, że kosmonauci wylądowali w rejonie zachodniej Syberii na południowym zachodzie od miasta Gorno-Ałtajsk. Kosmonauci, jak głosi komunikat agencyjny, czują się dobrze.

Na marginesie tego wydarzenia warto chyba dorzucić dwa słowa. Otóż sprawa pierwsza, z której nie wszyscy zdają sobie sprawę, szczególnie w okresie kiedy loty kosmiczne odbywają się dość często, a która dotyczy bezpieczeństwa. Projektanci i budowniczowie statków kosmicznych, jak również twórcy programów lotów, przewidują absolutnie wszystko — ale przecież zawsze może się zdarzyć sytuacja, której przewidzieć nie sposób. Stąd też konieczność zautomatyzowania pewnych czynności. Wówczas na pomoc załodze, jeśli chodzi o szybkość działania, przychodzi automatyka. Sprawy bezpieczeństwa są pierwszoplanowe. Przecież codziennie nieomal komunikaty o przygotowaniach kosmonautów mówią o treningach, o nieustannym sprawdzaniu systemów i podukładów. Poza tym warto wiedzieć, że komonauci są ludźmi przygotowanymi już jako piloci samolotów do przyjęcia wszelkich ewentualności z awarią włącznie. Nieprzypadkowo podczas ostatnio zakończonych wspólnych radziecko-amerykańskich ćwiczeń do lotu „Sojuz-Apollo" pozorowano uszkodzenie komputera i systemu łączności.

W minionym tygodniu informowaliśmy — na podstawie zresztą dostępnych źródeł — o udanych zdjęciach wykonanych przez próbnik „Mariner-10", który po raz trzeci znalazł się w pobliżu planety Merkury. Niestety, radość nasza była przedwczesna. Nowsze wiadomości mówią tylko o bardzo nielicznych zdjęciach, które ocenić można jako dobre. Uszkodzenie mechanizmu aparatu lub systemu transmisyjnego spowodowało, że przelot próbnika na niewielkiej wysokości nad Merkurym nie spełnił, jeśli chodzi naturalnie o zdjęcia, pokładanych nadziei.

W Indiach trwają przygotowania do mającego wkrótce nastąpić wprowadzenia pierwszego satelity hinduskiego na orbitę okołoziemską. Satelita wystartuje w Kosmos na pokładzie radzieckiej rakiety nośnej na początku albo w połowie przyszłego miesiąca. Gazeta radziecka „Komsomolska Prawda" w jednym z numerów kwietniowych opublikowała sprawozdanie swojego specjalnego korespondenta W. Gubariewa z Bangalore w Indiach. Korespondent odwiedził ośrodek naukowo-badawczy, gdzie zapoznał się z przygotowaniami systemowymi. Dyrektorem pierwszego programu startu satelity hinduskiego jest profesor U. R. Rao. Młody, wszechstronnie wykształcony uczony. Staż pracy rozpoczynał w USA, uczestnicząc w programach związanych z próbnikami „Mariner" i „Pioneer". Od 1966 roku pracuje w Achmedabadzie, a od roku 1972 kieruje pracami związanymi z pierwszym hinduskim satelitą. **P.E.**

Za dwa lata planowane jest wprowadzenie na orbitę geostacjonarną satelity „Marots", przeznaczonego dla potrzeb nawigacji morskiej. Na rysunku — satelita łącznościowy „Marots".



Modelarstwo ZA GRANICĄ

Tradycyjne zawody modeli kosmicznych rozgrywane w miejscowości Dubnica w CSRS zawsze w maju, w tym roku – jak informują organizatorzy – nie odbędą się. Naturalnie, chodzi o imprezę międzynarodową, nie o lokalne zawody.

•

Międzynarodowe zawody wyścigowych modeli na uwięzi, rozgrywane o wielką nagrodę miasta Namur, odbędą się w Belgii (7–8 czerwca).

•

Anglik Trevor Faulkner tak upodobał sobie polski samolot S-4 „Kania", że wykonał jego miniaturowy model redukcyjno-latający, a plany i zdjęcia swego dzieła opublikował w angielskim miesięczniku modelarskim „Aero Modeller". Zdjęcie konstruktora i jego modelu zamieszczamy poniżej, wskazując przy okazji naszym konstruktorom na „Kanię" jako bardzo dobry samolot do wykorzystania również w modelarstwie. Ten przed 15 laty zbudowany płatowiec znalazł jak dotąd swe odbicie w konstrukcjach modeli zdalnie sterowanych, demonstrowanych miedzy innymi na zeszłorocznych zawodach łódzkich rozgrywanych o memoriał Różańskiego. Model Faulknera jest nieco uproszczoną konstrukcją naszej „Kani", ale przyznać trzeba, że przedstawia się efektownie. Model przeznaczony jest do napędu gumowego. Loty, zdaniem konstruktora, są w pełni zadowalające.

•

Inny obywatel brytyjski, J. Howard, zbudował mikrosilnik z tłokiem krążącym o pojemności 10 cm³. Silnik modelarski oparty został, jak podaje fachowa prasa brytyjska, na polskim silniku SW-992 konstrukcji Juliana Fałęckiego i silniku OS-Graupner 5 cm³. Silnik naszego konstruktora był publikowany za „Skrzydlatą Polską" w brytyjskim roczniku modelarskim w latach 1970–71. Silnik Howarda ma dwie świece żarowe i ok. 11 tys. obrotów na minutę. Nowy silnik nie jest jedyną konstrukcją wspomnianego mechanika. Zbudował on jak się wydaje najmniejszy z dotąd istniejących silników Wankla o pojemności 1,27 cm³. Rekord niezwykły ale tak na marginesie: trudno jakoś silnikom z krążącym tłokiem pokonać swych konkurentów o układach klasycznych.

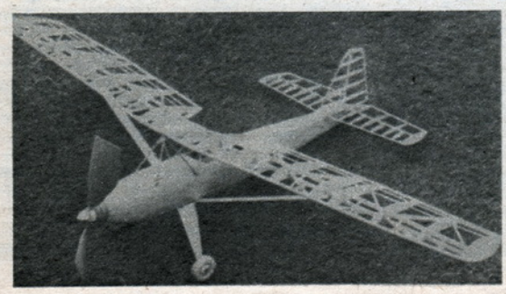
•

Na tegorocznych międzynarodowych targach zabawek w Norymberdze (RFN) zainteresowanie modelarzy lotniczych zwróciły między innymi: zestaw do budowy zdalnie sterowanego modelu śmigłowca upodobnionego do Bella-47G i drugi zestaw śmigłowca „Heli-Baby" (silnik 6,5 cm³) oraz nowy silnik elektryczny do napędu modeli latających. Jedna z wytwórni modelarskich w RFN prezentowała zestaw modelu motoszybowca zaopatrzonego w silnik elektryczny. Rozpiętość skrzydeł modelu – ok. 2 m. Zdaniem wytwórcy, model z napędem elektrycznym osiąga wysokość ok. 500 m. Czas pracy silnika (chodzi o źródła zasilania) wynosi 10 minut. Na targach pokazywano trzy rodzaje silników elektrycznych.

•

W komisji modelarstwa lotniczego FAI ukonstytuowała się nowa podkomisja modelarstwa kosmicznego. Przewodniczącym został wybrany O. Saffek z CSRS, a członkami komisji są: G. Rančin – Jugosławia, P. Petkov i D. Dramow – Bułgaria, Z. Szajewski – Polska i P. D. Freebrey – Wielka Brytania.

W RFN odbyły się niedawno pierwsze zawody klubowe modeli z napędem elektrycznym. Startowało 25 zawodników. Zwyciężył Goedel z klubu w Wetzlar z modelem zbudowanym z zestawu materiałowego, zaopatrzonym w dwa silniki umieszczone na tylnej krawędzi skrzydeł ze śmigłami pchającymi o składanych łopatkach po ustaniu pracy silnika. Zawody prowadzono według własnego, pionierskiego przecież regulaminu. Wyznaczono lądowisko o średnicy 50 m i odcinek trasy z dwoma punktami zwrotnymi – w odległości 100 m. Punkty te należało oblecieć dwa razy. Potem następował lot wznoszący z ograniczonym czasem pracy silnika do 3 min. Po wykonaniu lotu ślizgowego model powinien wylądować w zaznaczonym kręgu. Łączny czas lotu nie mógł przekraczać 8 min.



KLUB 1:72

SAMOLOT R-5 który przed 40 laty ratował rozbitków „CZELUSKINA"

Wśród historycznych modeli samolotów uwagę zbieraczy, w tym członków klubu 1 : 72, zwraca dwupłatowiec skonstruowany przez N. Polikarpowa w ZSRR w roku 1925. Był to jeden z masowo produkowanych samolotów w Kraju Rad. Do 1931 roku zbudowano około pięć tysięcy samolotów, oznaczonych symbolem R-5. Samolot ten przechodził liczne ulepszenia, wyposażony był zarówno w podwozie kołowe jak i narty oraz pływaki. Istniało szereg wersji rozpoznawczych, torpedowych, szturmowych oraz transportowych. W tej ostatniej wersji samolot mógł zabrać dwóch pasażerów, a na specjalnie przystosowanych zasobnikach mieściło się około 1300 kg ładunku.

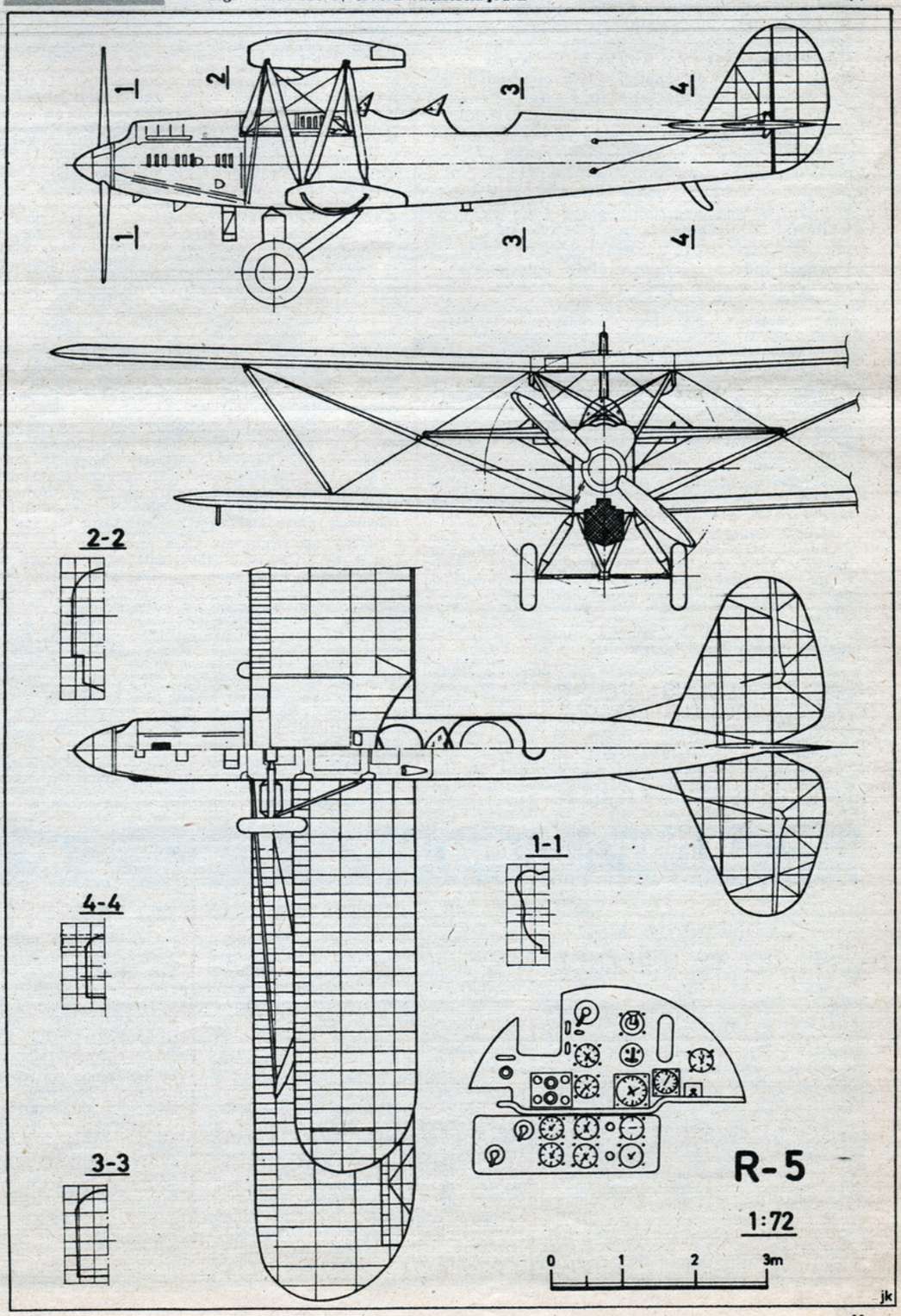
Historia samolotu R-5 związana jest z wyprawą statku-lodołamacza „Czeluskin", na którym uczeni radzieccy zorganizowali w roku 1933 ekspedycję, której zadaniem było przebycie drogi północnej z Murmańska do Władywostoku w jednym rejsie. W Cieśninie Beringa statek został skuty przez krę i w wyniku przymusowego dryfu przesunięty na Morze Czukockie, gdzie w 1934 został roztrzaskany przez napór lodów. Wówczas zorganizowano wielką akcję lotniczą ratowania rozbitków z „Czeluskina". W akcji tej uczestniczyły właśnie samoloty R-5. Na 104 członków załogi uratowano 80 osób. Dwadzieścia jeden startów i lądowań przeprowadzono na zaimprowizowanym lądowisku utworzonym na dryfujących krach. Bohaterstwo lotników radzieckich uczestniczących w tej humanitarnej akcji spotkało się z uznaniem całego świata, a władze ZSRR odznaczyły wówczas pilotów pierwszymi tytułami Bohatera Związku Radzieckiego. Wśród wyróżnionych był również Polak — Lewoniewski.

Samolot R-5 był dwumiejscowym jednosilnikowym dwupłatowcem konstrukcji mieszanej. Źródłem napędu był silnik M-17 chłodzony cieczą, o mocy około 680 KM przy 1600 obr/min. Wersja rozpoznawcza uzbrojona była w ruchomy karabin maszynowy kalibru 7,62 mm zabudowany w kabinie obserwatora i dwa kaemy stałe strzelające przez krąg śmigła. Pod skrzydłami zamocowane były wyrzutniki dla bomb o łącznej masie 250 kg.

Podstawowe dane techniczne: rozpiętość skrzydeł górnych — 15,50 m, rozpiętość skrzydeł dolnych — 12,0 m, długość całkowita — 10,56 m, powierzchnia nośna — 50,2 m², masa startowa — 2900 kg, masa własna — 2100 kg, prędkość maksymalna — 259 km/h (na wys. 3000 m), pułap — 6000 m, rozbieg — 400 m, dobieg — 250 m.

Plan według czasopisma „Letecky Modelar" podano w podziałce 1 : 72.

(1)



ONI WALCZYLI O POLSKĘ

Morozowa

Anna Morozowa („Ania"), radiotelegrafistka grupy zwiadowców spadochronowych.

Jeszcze przed rozpoczęciem Wielkiej Wojny Narodowej Morozowa skończyła osiem klas i podjęła pracę jako kierowniczka kancelarii w sztabie radzieckiej jednostki w 49 bazie lotniczej w Sioszczy. Jej brat Sergiusz zgłosił się ochotniczo na front, do Armii Czerwonej. Ona natomiast, wraz ze swymi młodszymi siostrami Tanią i Maszą, przebywała w Sioszczy koło Briańska.

Przed wojną Ania należała do Komsomołu, była aktywną uczennicą, a potem i pracownicą. W dużym zakresie udzielała się pracy społecznej.

Gdy w lipcu 1941 roku wojska hitlerowskie zajęły Rosławl i zagarnęli Sioszczę, marzeniem Ani było aktywne włączenie się do wali z najeźdźcą faszystowskim w jakimś radzieckim oddziale partyzanckim. Tymczasem kierownictwo partyjne i dowództwo radzieckiego ruchu partyzanckiego obwodu briańskiego poleciło Ani pozostać w Sioszczy i podjąć pracę w bazie lotniczej, którą wykorzystywały niemieckie jednostki 2 floty powietrznej. Powiedziano jej: „Znajdźcie pracę u Niemców, wyszukajcie pewnych ludzi i czekajcie na nowe polecenia — nawiążemy z wami łączność".

W bazie lotniczej w Sioszczy Morozowa wynajmowała się do różnych robót: pomagała w kuchni, prała bieliznę. Ta odważna, młoda dziewczyna działała jednocześnie jako zwiadowczyni. Każdego dnia przebywała na lotnisku, patrzyła i zapamiętywała wszystko, co tylko mogło być interesujące dla dowództwa radzieckiego. Wszystkie dane z obserwacji przekazywała Ania Konstantemu Powarowemu, który był związany z wyższym sztabem partyzanckim, znajdującym się w głębi lasów briańskich.

W kwietniu 1942 roku Anna Morozowa nawiązała w bazie lotniczej łączność z patriotami polskimi i czechosłowackimi oraz niemieckimi antyfaszystami, którzy pomagali jej w pracy zwiadowczo-dywersyjnej.

Niemcy wykorzystywali na przykład Polaków (Jan Tyma, Jan Mańkowski, Wacław Messyasz) do obsługi samolotów. Zakładano więc pod samoloty miny magnetyczne, które dostarczali partyzanci. Miny rozrywały się daleko od Sioszczy. W ten sposób zniszczono 20 samolotów hitlerowskich. W akcji tej pomagała również Ania.

Dowódca partyzanckiej grupy konspiracyjnej w Sioszczy Iwan Pietrowicz Kosyrew pisał:

„Ania zdobywała i dostarczała mi żołnierskie legitymacje, na podstawie których ustalaliśmy numery i nazwy pułków i dywizji nieprzyjaciela przybywających na front, przynosiła niemieckie mapy topograficzne, nowe środki przeciwgazowe itp.

Niemcy bardzo chwalili się czołgami „Tygrys". Ania Morozowa wkrótce dostarczyła nam planszet oficerski z pełną instrukcją opisującą „Tygrysa". Wszystkie te dokumenty zostały niezwłocznie wysłane do sztabu Frontu".

Anna Morozowa wspólnie z Polakiem Janem Mańkowskim dotarli nawet do komendy bazy lotniczej i zdobyli dokładny plan rozmieszczenia samolotów i innego sprzętu na lotnisku. Dokument ten dostarczyli do dowództwa zgrupowania partyzanckiego, które przekazało go do wyższego sztabu. Już na drugi dzień nad Sioszczą pojawiły się radzieckie bombowce. Zrzucane przez nich bomby trafiały, ku zdumieniu hitlerowców, w najbardziej newralgiczne obiekty bazy lotniczej.

W wyniku kontrofensywy wojsk radzieckich pod Kurskiem, na początku drugiej połowy roku 1943 została wyzwolona Sioszcza. Annę Morozową wezwano do Smoleńska. Generał podziękował jej za ofiarną i sumienną służbę dla Ojczyzny oraz w imieniu rządu udekorował tę dzielną dziewczynę Orderem Czerwonej Gwiazdy i medalem „Za odwagę".

Anna poprosiła o skierowanie na front. Wkrótce wezwano ją do Rosławla i tam zaproponowano, żeby została znowu zwiadowczynią na tyłach wroga. Zgodziła się. Po trzech miesiącach nauki została radiotelegrafistką. 18 czerwca 1944 roku rodzina odprowadziła ją do Smoleńska. 27 lipca tegoż roku Morozowa zrzucona została w grupie zwiadowczej „Dżek" pod dowództwem kapitana Krylatycha i działała w niezwykle trudnych warunkach w rejonie Królewca, Tylży i Gołdapi, pod bokiem „Wolfschanze", czyli kwatery głównej Hitlera. Grupa ta, ciągle ścigana, musiała często zmieniać miejsce pobytu, wskutek czego ulegała rozproszeniu. Trzech skoczków: Iwan Mielnikow, Zina Bardyszewa i Anna Morozowa, przedostało się na północne Mazowsze. Anna działała w oddziale kpt. Aleksieja Czernycha, który połączył się wówczas w Puszczy Myszynieckiej z oddziałem Armii Ludowej por. Ignacego Siedlicha (pseudonim „Czarny").

Moskwa spytała o skład i liczebność garnizonu w Mławie. Alowcy natychmiast zdobyli dane od kolejarzy i Ania nadała radiogram: „15 „Tygrysów" i 67 innych czołgów w bazie remontowej. Jednostka pancerna, 100 wozów bojowych, odjeżdża na lorach w kierunku Przasnysza. W Chorzelach stoją pododdziały korpusu pancernego „Grossdeutschland"..."

W pierwszych dniach listopada 1944 r. oba oddziały wyruszyły z Puszczy Myszynieckiej w kierunku powiatu płockiego. Po czternastu godzinach nocnego marszu, w dniu 7 listopada, docierają do samotnych zabudowań Tadeusza Brzezińskiego o trzysta metrów od Nowej Wsi (pow. sierpecki). Tam postanawiają spędzić dzień i wystawiwszy posterunek z erkaemem, kładą się spać.

Obudził ich gwałtowny ogień pistoletów maszynowych i wybuchy granatów. Niemcy zaatakowali z trzech stron. W nierównej walce ginie kpt. Czernych, padają Polacy i Rosjanie, wycofując się przez pole w stronę lasu. W pierwszym momencie pocisk trafił w jednego ze zwiadowców radzieckich. Do padającego partyzanta podczołgała się radiotelegrafistka „Ania" — jak nazywali ją partyzanci. Widząc, że nie żyje, zaczęła ściągać zeń pistolet maszynowy i wtedy została ranna. Pod huraganowym ogniem partyzanci wynieśli dzielną dziewczynę z pola walki. Miała strzaskaną dłoń lewej ręki w okolicach nadgarstka. Odnieśli ją w krzewy jałowca i założyli opatrunek, ale upływ krwi był tak duży, że „Ania" bardzo osłabła.

— Zostawcie mnie, nie żałujcie — powiedziała dziewczyna. — Bijcie gadów! Widzicie, oni idą!

„Ania" mimo opatrunku mocno krwawiła, zaciskała jednak zęby i przy pomocy kolegów dotrzymywała kroku. Ale po godzinnym marszu tak osłabła, że postanowiono ją pozostawić pod opieką smolarzy napotkanych w lesie, a ci ukryli dziewczynę w zaroślach. Pierwsza tyraliera odciągana ogniem partyzantów przechodzi bokiem. Druga tylariera idzie z psami, znajduje ślad. Siwy smolarz, Mieczysław Nowicki, dostaje serię za pomaganie czerwonym. Drugiemu udało się uciec, gdyż oba wilczury są ranne odłamkami granatu, rzuconego przez Morozową. Esesmani tracą trzech ludzi, atakując ranną. Ranna dziewczyna, leżąc wśród wiklin sterczących z zamarzniętego błota, strzelała do ostatniego naboju z pistoletu, a potem odbezpieczyła granat. Granat, który zadał jej śmierć. Tak zakończyła swoją działalność bojową na polskiej ziemi bohaterska komsomołka Anna Morozowa.

W nocy partyzanci pochowali Anię w lesie, nie wiedząc, że nazywa się Morozowa. Po wyzwoleniu, zabitych zwiadowców radzieckich i partyzantów pochowano w środku wsi Siemiątkowo. A później, w parę lat po wojnie, raz jeszcze z honorami przewieziono prochy poległych, a wśród nich sławną Annę, na piękny, stary cmentarz we wsi Gradzanowo, w powiecie sierpeckim.

W roku 1960 wyryto na kamiennej płycie imię i nazwisko bohaterskiej radiotelegrafistki. To samo imię 5 września 1964 roku przyjęła szkoła podstawowa w Gradzanowie i Zbiorcza Szkoła Gminna w Siemiątkowie. W tym samym roku imię A. Morozowej otrzymała drużyna Związku Harcerstwa Polskiego w tej miejscowości. Kiedy w maju 1965 roku, w dwudziestą rocznicę berlińskiego zwycięstwa, Anna Afanasjewna Morozowa otrzymała tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, płakały ze wzruszenia nie tylko jej siostry i matka, lecz dzieci w gradzanowskiej i siemiątkowskiej szkole. 8 grudnia 1965 roku uchwałą Rady Państwa PRL nr 0/607 bohaterska zwiadowczyni radziecka pośmiertnie została odznaczona Krzyżem Grunwaldu III klasy.

Wyczyny Anny Morozowej na Warmii i Mazurach oraz na Mazowszu w roku 1944 zmieniły pojęcie o skali bohaterstwa dziewczyny, raz jeszcze zwielokrotniły rachunek jej wojennych zasług dla Związku Radzieckiego i Polski. Szczególnie pamięć o Annie do dziś jest żywa wśród mieszkańców powiatu sierpeckiego.

Opracował: CZESŁAW KRZEMIŃSKI

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

POKŁON DLA SŁUŻBY TECHNICZNEJ

Każdy człowiek zafascynowany lotnictwem interesuje się głównie pilotem i samolotem. Rzadziej ciekawi go nawigator, radiotechnik, strzelec pokładowy, a więc inni przedstawiciele personelu latającego. Na ogół najmniej uwagi poświęca się tym osobom, które ze względu na wykonywane obowiązki służbowe pozostają na ziemi. A przecież są to ludzie bardzo ściśle powiązani z lataniem, bez ich odpowiedzialnej pracy nie mogłoby istnieć lotnictwo, ba, samoloty po prostu przestałyby latać. Tymi osobami są przedstawiciele służby technicznej lotnictwa, głównie mechanicy, technicy i inżynierowie.

O służbie techicznej oraz ich pracy najczęściej mówią i piszą sami piloci. Mechanicy i piloci, połączeni więzami przyjaźni i umiłowania zawodu, są nie tylko sobie bliscy, ale dobrze rozumieją się i mają do siebie ogromne zaufanie.

W okresie minionego trzydziestolecia ukazało się wiele książek na temat wspomnień pilotów. Brak natomiast w naszej literaturze lotniczej wspomnień przedstawicieli służb technicznych. Praca bowiem pilota — zarówno w okresie wojny jak i pokoju — nie jest pozbawiona przygód, pełnych napięcia chwil w czasie walki, wydarzeń, które barwnie opisane mogą zainteresować nawet najbardziej wybrednego czytelnika.

Praca mechanika może być jednak również ciekawa do opisania, mimo iż nie bierze on bezpośredniego udziału w locie. W okresie wojny, na przykład, mechanicy polscy dokonywali czynów często większych niż piloci (ratowanie samolotów przed zniszczeniem, strącanie samolotów wroga w czasie nalotu na własne lotnisko, wykonywanie napraw samolotów w rekordowo krótkim czasie itp.).

O mechanikach i technikach lotniczych nie zapomnieli w swych wspomnieniach piloci, tak cywilni jak i wojskowi. Pisząc o sobie, pamiętali o szarej braci technicznej — personelu naziemnym.

Nasz znakomity pilot myśliwski płk Stanisław Skalski pisał: „Mechanicy nie lubią, gdy pilot bezpodstawnie narzeka na maszynę. Oni pierwsi demaskują takich, którzy pod pretekstem wad maszyny wracają przedwcześnie z zadań bojowych. Jeśli więc już mechanicy biorą w obronę pilota, najlepszy to dowód, że jest on bez winy. A mechaników mieliśmy dobrych i uczciwych. Wzajemne zaufanie stanowiło podstawę naszej jedności i siły".

Inny nasz świetny myśliwiec płk Edward Chromy tak pisał o swym mechaniku: „Otrzymałem samolot oznaczony numerem 4, który obsługiwał kpr. Piotr Mandziuk. Od tego dnia moja „czwórka", mechanik i ja tworzyliśmy najmniejszą komórkę lotniczą. Czekała nas wspólna praca i wspólny wysiłek na froncie. Na nic się nie zdadzą umiejętności pilota, jeżeli nie będzie sprawny jego samolot, a to zależy od rzetelnej, uczciwej, ciężkiej, a przy tym mało efektownej pracy mechanika. Sukcesy na froncie mierzy się ilością wylatanych godzin, zrzuconych bomb, liczbą zestrzelonych samolotów. Nie mierzy się natomiast ilością godzin przepracowanych przez mechaników, nieraz w bardzo ciężkich warunkach."

Mechanicy byli wszędzie, na wszystkich frontach, pod różnymi szerokościami geograficznymi, są na naszych lotniskach cywilnych i wojskowych. Zdali i nadal zdają egzamin ze swej ogromnej przydatności, ceni się ich za wiedzę, doświadczenie, a przede wszystkim za znakomite umiejętności jakimi dysponują. Pokłonem dla ich mrówczej pracy, ofiarności, mało znanej i często bezimiennej działalności technicznej byłaby książka — dokument. Dzieło takie, IM poświęcone i dedykowane, mógłby przygotować zespół członków Klubu Twórców Lotniczych — osób najbardziej znających tak temat jak i ludzi.

Czekamy na inicjatywę.

Obserwator

2 PUŁK NOCNYCH BOMBOWCÓW „KRAKÓW"

Jedną z najstarszych jednostek lotniczych ludowego Wojska Polskiego jest 2 pułk nocnych bombowców „Kraków". Pułk ten rozpoczęto formować 1 kwietnia 1944 roku na podstawie rozkazu nr 001 dowódcy 1 Armii Polskiej w ZSRR gen. bryg. Zygmunta Berlinga. Rozkaz ten wprowadzał zmiany organizacyjne wynikające z przekształcenia korpusu w armię.

Jednostka była organizowana na lotnisku Grigoriewskoje, gdzie już stacjonował 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa". Wyposażenie stanowiły samoloty Po-2. Na dowódcę wyznaczono doświadczonego oficera radzieckiego polskiego pochodzenia płka Józefa Smagę, a na zastępcę do spraw polityczno-wychowawczych kpt. Józefa Welkera. Szefem sztabu pułku został ppłk Jan Korotkiewicz.

Od samego początku formowania dowództwo polskie nadało pułkowi nazwę „Kraków". Nadanie nazwy miasta o bogatej tradycji lotniczej i bardzo znaczącego w historii narodu polskiego miało dla młodego personelu latającego i technicznego dużą wymowę patriotyczną.

Początkowo kandydatów na lotników werbowano spośród ponadetatowego stanu, już wcześniej sformowanego, 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" oraz z ochotników 3 dywizji piechoty, z ośrodka formowania Armii Polskiej w Sumach. Z 1 plm m.in. przybyli: kpt. Henryk Kotulski, por. Jan Małaszewicz, ppor. Franciszek Dylewicz oraz kursanci — Czesław Dużyński, Franciszek Strąk, Władysław Huminiłowicz i inni. W sumie 25 żołnierzy.

Drugą grupę stanowili ochotnicy z 2 dywizji piechoty, którzy nie mieli nic wspólnego z lotnictwem, prócz chęci latania i woli walki z wrogiem. W grupie tej byli m.in. Eugeniusz Biedrzycki, Henryk Borowski, Wicenty Gołubicki, Józef Jacewicz, Ludwik Krawiec, Mieczysław Lisiewicz, Jan Markiewicz, Jerzy Nieciengiewicz, Ludwik Winnicki, Wacław Wilczewski i inni (razem 30 osób).

W następnych tygodniach personel techniczny zasilili Franciszek Kamiński, Marian Maciejowski, Grzegorz Staszczyszyn. Ponadto zostali zwerbowani w Sumach i osobiście skierowani do pułku przez gen. bryg. Karola Świerczewskiego polscy lotnicy przedwojenni: st. sierż. Aleksander Danielak, plut. Marian Grabowski i kpr. Józef Wnuk.

Pełny program szkolenia powietrznego ukończyło 30 uczniów, których skierowano na uzupełnienie eskadr bojowych. Niezależnie od tego w pułku szkolono liczną grupę personelu technicznego (28 osób). Po przerobieniu zagadnień teoretycznych uczniów tej grupy przydzielono do poszczególnych eskadr, gdzie przechodzili szkolenie praktyczne na sprzęcie lotniczym.

W składzie pułku było trzy eskadry bojowe, po 10 samolotów i załóg w każdej, oraz czwarta eskadra szkolna, w której program szkolenia realizowano wolniej. Dowódcami eskadr byli: kpt. Wiktor Bukowski, kpt. Jermakow — Fewralski, kpt. Filip Tyszkiewicz i ppłk Sergiusz Łuzkin. W składzie jednostki był też klucz dowództwa. W czerwcu 1944 r. pułk liczył 167 ludzi.

W okresie szkolenia 2 pnb „Kraków" zmieniał miejsce dyslokacji, przemieszczając się coraz bliżej linii frontu. Na początku czerwca 1944 r. przebazował się na lotnisko Gostomel koło Kijowa, a następnie 17 czerwca do Dysu pod Lublinem, by 25 sierpnia zająć lotnisko przyfrontowe w Woli Rowskiej (parę kilometrów na południe od Garwolina).

W międzyczasie nastąpiły zmiany na kierowniczych stanowiskach. Dowódcą pułku został kpt. Siemion Worobiew, a jego zastępcą do spraw polit. — wychow. — mjr Jerzy Bogdanowski, a później por. Wiktor Wasiuk. Na szefa sztabu pułku naznaczono ppłka Grzegorza Makowoza, a jego pomocnikiem do spraw operacyjnych został. kpt. Kazimierz Pawłowicz. Kpt. Leon Rogowski był starszym inżynierem pułku.

20 sierpnia 1944 r. utworzono 1 polską dywizję lotniczą, którą w dwa miesiące później przemianowano na 4 mieszaną dywizję lotniczą. Dowódcą dywizji został były dowódca 2 pułku płk. J. Smaga, zastępcą do spraw polit. wychow. — mjr J. Bogdanowski, a szefem sztabu — płk Aleksander Romeyko. W składzie tej dywizji 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" przeszedł cały szlak bojowy.

Chrzest bojowy jednostka przechodzi z 11 na 12 września, działając całą noc przeciw wojskom niemieckim w rejonie Nowego Bródna podczas operacji praskiej, w której uczestniczyła też 1 DP im. T. Kościuszki. W czasie Powstania Warszawskiego pułk otrzymywał coraz to nowe zadania polegające na dokonywaniu zrzutów broni, amunicji, medykamentów i żywności dla walczącej stolicy.

W październiku 2 pnb „Kraków", wspierając działania oddziałów 1 armii WP, bombardował zgrupowania piechoty i stanowiska ogniowe artylerii nieprzyjaciela na kierunku Jabłonny i Legionowa. W okresie przygotowań do wielkiej ofensywy zimowej i ostatecznego wyzwolenia stolicy, „Kraków" prowadził rozpoznanie i niszczył zgrupowania wojsk niemieckich. Następnie brał aktywny udział w operacji warszawskiej.

W miarę rozwijania się ofensywy zimowej Armii Radzieckiej na terytorium Polski, „Kraków" przebazowywał się na kolejne lotniska przyfrontowe. Najpierw na lotnisko w Radzyminie, później w rejon miejscowości Gaj i Sanniki koło Sochaczewa, by wreszcie 9 lutego 1945 r. wylądować w Bydgoszczy. Stąd pułk wspierał oddziały 1 armii WP w okresie walki o przełamanie Wału Pomorskiego. 11 marca jednostka przenosi się na lotnisko koło Mirosławca, a 26 tego miesiąca działa już z lotniska Płoty.

Kolejna i ostatnia już operacja, w której aktywny udział wzięli „Krakowiacy", to operacja berlińska. Podczas tej operacji pułk działał od 16 kwietnia od 3 maja 1945 r.

W okresie ośmiu miesięcy działań bojowych 2 pułk „Kraków" wykonał ogółem ponad 2100 lotów bojowych, zrzucając na wojska nieprzyjaciela 250 ton ładunków bojowych. W sumie załogi pułku podczas tych działań zniszczyły i uszkodziły 70 moździerzy, 174 samochody, 11 wagonów oraz zburzyły 321 budynków — punktów oporu oraz obezwładniły około 50 baterii artylerii. Ponadto zadano duże straty sile żywej nieprzyjaciela.

Za zasługi położone w walce z faszyzmem niemieckim żołnierze 2 pułku „Kraków" otrzymali 220 odznaczeń bojowych polskich i radzieckich, a rozkazem nr 189 Naczelnego Dowództwa WP z dnia 22 sierpnia 1945 r. pułk został odznaczony Orderem Virtuti Militari V klasy.

Zawieszanie bomb pod skrzydłami samolotu Po-2 na lotnisku Wola Rowska (wrzesień 1944 r.).

Samolot Po-2 na lotnisku frontowym 2 Pułku Lotnictwa Bombowego „Kraków".

* * *

Po zakończeniu wojny społeczeństwo Bydgoszczy ufundowało sztandar pułkowi, który został wręczony 7 września 1946 roku.

W XX-lecie utworzenia 2 pnb „Kraków" w 1964 r. Prezydium Miejskiej Rady Narodowej miasta Krakowa odznaczyło jednostkę „Złotą Odznaką miasta Krakowa, a przewodniczący Prezydium MRN przekazał obraz olejny z widokiem Wawelu, pod którym widnieje napis: „KRAKÓW — swoim lotnikom".

Tradycje bojowe tamtych lat są godnie kontynuowane przez młode pokolenie lotników 2 pułku lotnictwa myśliwskiego „Kraków", które lata dziś na supernowoczesnych samolotach MiG-21. To właśnie w 2 plm Kraków" przed kilku laty zrodziła się idea współzawodnictwa w jednostkach wojsk lotniczych, wśród personelu latającego, o tytuł „Klucza Służby Socjalistycznej".

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

309 DYWIZJON ZIEMI CZERWIŃSKIEJ

Dywizjon sformował się 23 listopada 1940 r. na lotnisku Renfrew koło Glasgow jako 309 Polish Army — Cooperation Squadron — dywizjon współpracy z wojskiem. Personel latający i techniczny pochodził z personelu eskadr obserwacyjnych różnych pułków lotniczych. Dywizjon został wyposażony w jednosilnikowe, dwumiejscowe (już przestarzałe) samoloty typu Westland „Lysander".

Dowódcą z ramienia RAF został w/c N. Mason, a polskim ppłk pil. Zygmunt Pistl. Szkolenie trwało krótko i 5 grudnia dywizjon przystąpił do pracy bojowej — latał na osłonę zatoki u ujścia rzeki Clyde i pełnił dyżury bojowe celem przechwytywania niemieckich samolotów rozpoznawczych, co na powolnych samolotach było raczej problematyczne.

W kolejnych nocach od 12 do 14 marca 1941 r. i na początku, maja lotnisko Renfrew zostało zbombardowane — dywizjon miał zabitych i rannych. W drugiej połowie 1941 r. zapadła decyzja, że dywizjon zmienia profil działania na rozpoznawczo-myśliwski. Przeszkolenie trwało zbyt długo, pilotów wysyłano partiami na lotnisko Gatwick koło Londynu, gdzie zaczęli loty na samolotach „Mustang" Mk-1. Najpierw skompletowano na „Mustangach" eskadrę B, potem A, utworzono też eskadrę C, w której pozostały „Lysandery". Pod koniec 1942 r. eskadra B latała na rozpoznania wybrzeża Francji na odcinku Le Havre — Boulogne. Bazowała ona wtedy na lotnisku w Gatwick. Eskadry A i C bazowały w tym czasie w Szkocji.

W marcu 1943 r. rozwiązano eskadrę C, a cały dywizjon znalazł się wkrótce na lotnisku w Snailwell w hrabstwie Suffolk. Od czerwca 1943 r. dywizjon rozpoznawał porty i żeglugę u wybrzeży Holandii oraz wykonywał loty myśliwskie — wymiatania — w rejonie Wysp Fryzyjskich.

Od stycznia 1944 r. dywizjon był jednostką myśliwsko-bombową i latał na „Hurricane'ach" Mk-VI, wkrótce jednak przydzielono mu „Hurricane'y Mk-IIC. Dywizjon przeniesiono do Szkocji, skąd latał na osłonę konwojów. 1 września 1944 r. dywizjon 309 przezbrojono w „Mustangi" Mk-I, a w październiku na Mk-III — dywizjon stał się dywizjonem myśliwskim. 12 grudnia dywizjon wszedł w skład 133 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, bazującego na lotnisku w Andrews Field. Pilocі latali teraz na osłonę wypraw bombowych, udających się nad Niemcy.

9 kwietnia 1945 r. dywizjon 309 stoczył swoją zwycięską walkę z niemieckimi myśliwcami odrzutowymi Me-262, zestrzeliwując na pewno 3 z nich i 1 uszkadzając. 25 kwietnia dywizjon wykonał swój ostatni lot bojowy udziałem w osłonie 255 „Lancasterów", atakujących siedzibę Hitlera w Berchtesgaden.

„Mustangi" dywizjonu 309 kołują na start (Anglia, 1943 r.).

Wysiłek bojowy dywizjonu 309 był następujący: wykonanych lotów bojowych 1230, czas lotów 3228 godzin, ilość zestrzelonych samolotów na pewno 4 i uszkodzonych 2. Poza tym loty na rozpoznanie fotograficzne, osłona konwojów, ostrzeliwanie celów naziemnych i osłona bombowców.

Znakami rozpoznawczymi dywizjonu były litery WC, święto doroczne przypadało 5 grudnia, do stroju lotniczego lotnicy nosili szaliki jedwabne koloru granatowego w białe groszki.

Dowódcami dywizjonu byli: 23.11.1940 — ppłk pil. Zygmunt Pistl, 15.02.1943 — mjr pil. Jacek Piotrowski, 15.10.1943 — kpt. pil. Maciej Piotrowski, 3.04.1944 — kpt. pil. Jerzy Gołko, 9.09.1944 — kpt. pil. Antoni Głowacki.

Lotniska bazowania: 1940 — Renfrew, 1941 — Dunino, 1942 — Findo Gask, Crail, Gatwick, 1943 — Kitnewton, Snailwell, 1944 — Drem, Acklington, Peterhaed, 1945 — Andrews Field.

Samoloty na uzbrojeniu: 23.11.1940 — Westland „Lysander" IIIA, 1.08.1942 — North American „Mustang" Mk-I, 19.01.1944 — Hawker „Hurricane" Mk-IV i Mk-IIC, 1.09.1944 — „Mustang" Mk-I, 20.10.1944 — „Mustang" Mk-III.

WACŁAW KRÓL

SAMOLOTY, Z KTÓRYMI WALCZYLI POLACY

Wszystkie hitlerowskie samoloty wojskowe podczas wojny miały malowane znaki państwowe na obu stronach skrzydeł, na kadłubie i na usterzeniu pionowym. Na usterzeniu była to swastyka, na ogół czarna z białą obwódką, lub tylko biała obwódka określała zarys swastyki na powierzchni w kolorze ochronnym. Na pozostałych powierzchniach był malowany prosty krzyż równoramienny o grubych ramionach, podkreślony przez białe pasy. Na ogół krzyż był czarny, ale pod koniec wojny pozostawiono go w kolorze tła. Obrys krzyża określały białe pasy.

Podczas napaści Niemiec hitlerowskich na Polskę w 1939 r. samoloty przeciwnika były malowane dwojako. Część, głównie myśliwce, miała górne powierzchnie szarostalowe (szaro-niebieskie), zaś dolne — jasnoniebieskie. Druga część, głównie bombowce He-111 i Ju-87, miała górne powierzchnie ciemnozielone (dolne — jasnoniebieskie). Była także pewna liczba samolotów (Do-17Z) malowanych wg zasad maskowania (kamuflaż), tzn. w plamy geometryczne o łamanych liniach (szare, szaro-zielone i brązowe) na górnych powierzchniach. Wzór taki był stosowany na wielu samolotach do końca wojny. Podczas wojny powstały też inne wzory malowań.

Dolne powierzchnie były u wszystkich samolotów działających w dzień malowane na kolor jasnoniebieski. Górne powierzchnie malowano w duże plamy nieregularne (szare i ciemno-szaro-zielone lub czarno-zielone i ciemnozielone). Inny wzór to szare tło z małymi plamami ciemnozielonymi i brunatnymi. Wiele Ju-88 miało na ciemnozielonym tle szare plamki lub nieregularne linie. Samoloty działające w nocy (myśliwce nocne He-219 i bombowce latające nad Anglię, Fw-190 i Do-217) były całkowicie czarne lub miały tylko czarne dolne powierzchnie. Samoloty używane w północnej Afryce miały od góry kolor piaskowy, jasnobrunatny.

Zimą szczególnie na froncie wschodnim (i zimą 1944/45 r. na froncie zachodnim) wiele samolotów pomalowano białą farbą w nieregularne plamy. Ostatnie, wchodzące do służby samoloty hitlerowskie (Me-262) były szaro-niebieskie z jasnymi plamami.

Samoloty faszystowskich Włoch używane w północnej Afryce były od góry koloru piaskowego z brunatnymi i zielonymi plamami (od dołu tylko piaskowe).

Samoloty cesarskiej Japonii w okresie walk nad Chinami były od góry ciemnozielone, zaś od dołu — jasnoniebieskie.

AR-196

Konwoje alianckie, a wśród nich polskie okręty, które zdążały do północnych portów radzieckich przez Morze Północne latem 1942 r., mogły być niemal pewne, że gdy tylko na horyzoncie pojawi się mały wodnosamolot 2-miejscowy, to w najbliższym czasie będzie walka z hitlerowskim pancernikiem „Admiral Scheer" i jego asystą. Pancernik ten miał na pokładzie dwa wodnosamoloty Ar-196 startujące z katapulty i wysyłane dla tropienia konwojów alianckich. Z samolotami tego typu spotkali się również żołnierze polscy podczas walk w 1945 r. o wyzwolenie Wybrzeża.

Arado Ar-196 został zaprojektowany w 1937 r. jako samolot pokładowy. W 1939 r. Ar-196A-1 uzbrojone w 2 k. masz. kal. 7,9 mm zostały zaokrętowane na kilku większych jednostkach, m. in. na pancerniku „Gneisenau" (zatopionym w 1945 r. u wejścia do portu w Gdyni). W 1940 r. pojawiła się wersja Ar-196A-3 przeznaczona do służby w rejonie wybrzeża (patrolowanie, atakowanie mniejszych jednostek). Otrzymała ona silniejsze uzbrojenie: 2 k. masz. strzelca MG-17 (7,9 mm) i 2 działka stałe MG-20 (20 mm) oraz 2 bomby po 50 kg. Była ona budowana najliczniej. Ogółem wyprodukowano ok. 600 samolotów wszelkich wersji. Konstrukcja metalowa. Skrzydła składane wzdłuż kadłuba. Silnik gwiazdowy 9-cylindrowy chłodzony powietrzem BMW-132K o mocy max. 900 KM.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 12,4 m, długość — 11,0 m, wysokość — 4,45 m, pow. nośna — 28,4 m².

Masy: Masa własna — 2 990 kg, masa użyteczna — 740 kg, masa całkowita max. — 3 730 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 310 km/h, prędkość przelotowa — 253 km/h, wznoszenie — 5 m/s, pułap — 7 000 m, zasięg — 1 070 km.

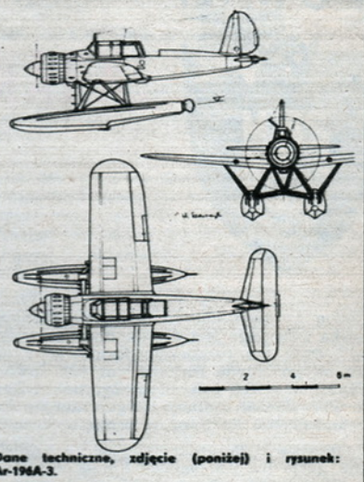
W.S.

Na tym kończymy cykl opisów samolotów naszych przeciwników z okresu II wojny światowej w opracowaniu Witolda Szewczyka. Były to samoloty, z którymi walczyli Polacy na wszystkich frontach, i to nie tylko lotnicy lecz również żołnierze wojsk lądowych, marynarze oraz żołnierze ruchu oporu.

Lotnictwo hitlerowskich Niemiec, faszystowskich Włoch i cesarskiej Japonii było bardzo groźnym przeciwnikiem, zarówno pod względem ilościowym jak i technicznym. Droga do zwycięstwa była więc długa i trudna. Możemy być dumni, że lotnicy polscy zniszczyli i uszkodzili w walkach ponad 1 500 samolotów oraz 190 bomb latających V-1 przeciwnika, a nasze powietrzne siły zbrojne działające na Wschodzie i Zachodzie stanowiły trzecią potęgę wśród państw sprzymierzonych walczących w Europie (za ZSRR i W. Brytanią).

Nasz następny cykl będzie nosił tytuł: „Samoloty, na których walczyli Polacy" i obejmie opisy samolotów polskich i alianckich, którymi dysponowały w latach II wojny światowej polskie siły powietrzne.

REDAKCJA



Dane techniczne, zdjęcie (poniżej) i rysunek: Ar-196A-3.

Zdjęcie przy tytule: Zestrzelony hitlerowski samolot myśliwski Me-109G.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

RFB „FANLINER"

Wytwórnia RFB od szeregu lat zajmuje się problematyką śmigieł otunelowanych i ich zastosowaniem do napędu samolotów. W celach doświadczalnych wytwórnia ta dokonała przebudowy szybowców FK-3 i Ca-21 „Calif", zabudowując na nich zespoły napędowe złożone z silników Wankla i otunelowanych śmigieł. Uzyskane w ten sposób motoszybowce, oznaczone „Sirius-I" i „Sirius-II", były już opisane w „SP" nr 44/1974 r. i nr 24/1973. W wyniku zdobytych doświadczeń powstała nowa konstrukcja lotnicza RFB w postaci lekkiego samolotu o oryginalnym układzie, nazwanego „Fanliner". Samolot budowany jest z myślą o rynku amerykańskim i dlatego RFB nawiązało współpracę z wytwórnią Grumman AA, która produkuje lekkie samoloty „Traveler" i „Trainer". W samolocie „Fanliner" wykorzystano szereg elementów z tych właśnie samolotów. Przewiduje się w przyszłości wspólną produkcję samolotu.

RFB „Fanliner" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym średniopłatem, konstrukcji mieszanej metal-plastyk.

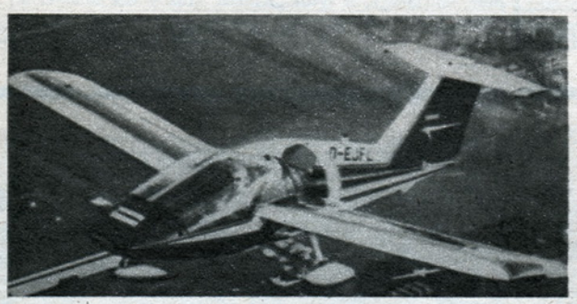
Prostokątne skrzydła o stałym profilu zapożyczone zostały z samolotów GAA. Są one całkowicie metalowe, klejone, mają laminatowe końcówki typu Hoerner oraz wyposażone są w klapy i lotki.

Kadłub samolotu w przedniej części stanowi gondolę mieszczącą kabinę załogi z miejscami obok siebie oraz silnik. Nośną konstrukcję gondoli stanowi metalowa belka o przekroju prostokątnym, a powłoka o estetycznym, opływowym kształcie wykonana jest z laminatu. Szerokie oszklone drzwi otwierają się do wsiadania od przodu. Tył kadłuba wykonany jest w postaci belki o przekroju krzyżowym. Zastosowano tu konstrukcję przekładkową z wypełniaczem ulowym, oklejonym blachą. Przednie i tylne części kadłuba łączą się za pośrednictwem pierścieniowego tunelu, w którym obraca się śmigło.

Usterzenie klasyczne, wolnonośne w układzie T. Wysoko umieszczone usterzenie poziome zostało zapożyczone z samolotów GAA.

Napęd samolotu stanowi silnik z krążącym tłokiem AUDI-NSU RO-135 o mocy 114 KM, umieszczony w gondoli kadłuba i napędzający otunelowane śmigło pchające. Układ taki oprócz wysokiej sprawności daje szereg korzyści dodatkowych np. bardzo dobrą widoczność z kabiny, mniejszy hałas i większe bezpieczeństwo na ziemi itp.

(J.Ś.)

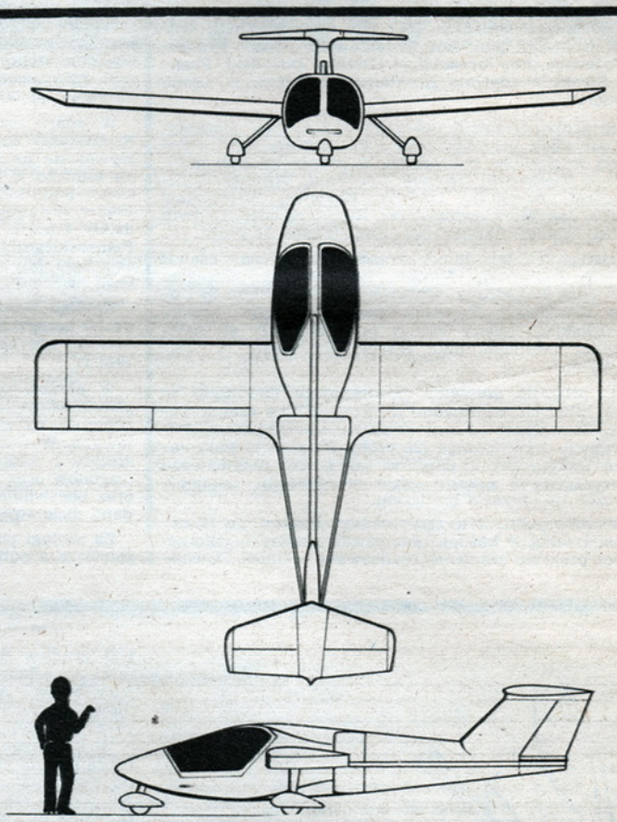


DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 7,45 m, długość — 6,10 m, wysokość — 2,10 m, pow. nośna — 9,30 m², wydłużenie — 6.

Masy: Masa własna — 520 kg, masa całkowita — 750 kg, obciążenie pow. — 80,6 kg/m², obciążenie mocy — 6,58 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. — 220 km/h, prędkość przelotowa — 180 km/h, wznoszenie — 3,3 m/s, zasięg 660 km.



LAMUS

„BARRON ESPANA"

W 1919 r. założona właśnie w Hiszpanii wytwórnia lotnicza Hispano-Suiza w Guadalajara buduje prototyp myśliwca. Celem tego przedsięwzięcia był udział w konkursie jaki został ogłoszony dla zachęcenia rodzimego przemysłu w kierunku podjęcia niezależnej od zagranicy produkcji samolotu bojowego dla lotnictwa wojskowego Hiszpanii.

Istnieją nadal wątpliwości, kto był konstruktorem samolotu, chociaż kierownictwo wytwórni twierdziło, że jego twórca, to Eduardo Barron, który kierował do 1917 r. produkcją licencyjnego samolotu SPAD S-VII w zakładach Talleres Hereter w Barcelonie.

Samolot był konstrukcji drewnianej, pokrytej płótnem. Zastosowano w nim silnik Hispano-Suiza-8Aa, 8-cylindrowy, chłodzony cieczą, o mocy 180 KM.

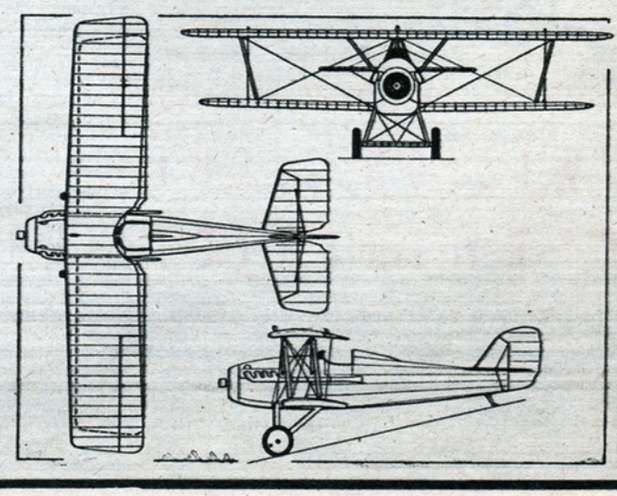
Uzbrojenie stanowił jeden karabin maszynowy typu Vickers, kalibru 7,7 mm, umieszczony nad górnym płatem.

„Barron Espana" oblatany został przez pilota chililjskiego Luiza O'Page.

W konkursie uczestniczyły jeszcze dwa inne samoloty tej klasy. Zwycięzcą został „Barron Espana". Na tym jednak zakończyła się kariera samolotu. Kulisy tej sprawy nie zostały dokładnie wyjaśnione, wiadomo tylko, że do odrzucenia zamówienia na ten samolot przyczynili się zagraniczni rywale zabiegający wszelkimi sposobami o hiszpański rynek zbytu.

Nie znane są również dane techniczne i taktyczne samolotu poza tym, że osiągał on prawdopodobnie prędkość max. — ok. 200 km/h.

(J)



listy

DO „SKRZYDLATEJ"

KOBIETY I MISTRZOSTWA ŚWIATA

W związku z felietonem pt. „Prawo do mistrzostw świata", zamieszczonym w 10 numerze Waszego tygodnika z dnia 9 marca br., Zarząd Główny Aeroklubu pragnie odpowiedzieć na zarzuty Autora podpisującego się IKARUS. Autor postawił nas w osobliwej sytuacji, ponieważ głównego zarzutu skierowanego pod adresem APRL nie udowodnił. Natomiast wnioski, które wyciągnął, są jednocześnie dość jasną odpowiedzią na ten zarzut i go wykluczają.

Oto przykład dosyć wyraźnej niekonsekwencji. Uważając, że jeżeli nie pierwsze to przynajmniej II Międzynarodowe Szybowcowe Zawody Kobiet, które odbędą się w czerwcu br. w Lesznie, powinny być nazwane mistrzostwami świata, Autor pisze: „Sprawę zaniedbał Aeroklub PRL, nie usiłując we właściwym czasie forsować mistrzostw w Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI. W tejże Komisji, o ile wiemy, nie ma jakoś dobrej atmosfery dla naszej imprezy". Najbliższy akapit zaczyna od słów: „Można by przypuszczać, że FAI dyskryminuje szybowniczki. Nie mają one przecież swoich mistrzostw świata". I dodaje w następnym akapicie „Czy chodzi więc tu o dyskryminację szybowniczek? Z pewnością nie. Można raczej mówić o pewnym konserwatyzmie". Ostatnie zdanie na ten temat w przedostatnim akapicie brzmi: „Ale jak się wydaje i sądząc z dotychczasowych doświadczeń, chętnych poza Polską nie znajdzie się wiele".

O co więc chodzi? Jeżeli Międzynarodowa Komisja Szybowcowa FAI „dyskryminuje" zawodniczki lub jest tylko „konserwatywna", a chętnych poza Polską do udziału w mistrzostwach prawie nie ma, to skąd się wziął zarzut „zaniedbania" skierowany do Zarządu Głównego APRL? Dodajmy — nie udowodniony przez Autora.

A jak ten problem przedstawia się rzeczywiście? Otóż Zarząd Główny Aeroklubu PRL, zarówno przed, ale zwłaszcza po zorganizowaniu I Międzynarodowych Szybowcowych Zawodów Kobiet, uczynił wszystko co było możliwe, aby następna impreza została zarejestrowana w Kodeksie Sportowym FAI jako mistrzostwa świata. Delegat APRL już w 1973 r. wystąpił oficjalnie z takim wnioskiem na forum Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI. Następnie wniosek został złożony formalnie na piśmie. Niestety, Komisja nie tylko nie podjęła żadnej decyzji, ale nawet nie ustosunkowała się do wniosku. Natomiast w odpowiedzi na dalsze starania APRL, w oparciu o sugestię FAI (wymuszoną tymi staraniami), został dodatkowo opracowany regulamin mistrzostw świata kobiet. Delegat APRL złożył go również oficjalnie na posiedzeniu Komisji. W ZG i Komisji Szybowcowej APRL panowało ogólne przekonanie, że pozytywne załatwienie wniosków będzie teraz tylko zwykłą formalnością. Doszło też do tego, że w projektach proporców, plakietek itp. pamiątek dla zawodniczek przyjęto nazwę: I Szybowcowe Mistrzostwa Świata Kobiet. Ale, czego nie przewidywaliśmy, i tym razem spotkał nas zawód. W jesieni 1974 r. Komisja wypowiedziała się stanowczo i przeciwko tej nazwie. Koronnym argumentem było stwierdzenie, że kobiety mogą startować w mistrzostwach świata na równi z mężczyznami (jak np. Włoszka Adele Orsi w Australii), bowiem Kodeks Sportowy FAI im na to zezwala. I dodatkowo, że różnica między mistrzostwami, a zawodami międzynarodowymi jest bardzo płynna...

W ten sposób wyjaśniliśmy sprawę rzekomych „zaniedbań". A co do takiej decyzji — możemy z jej powodu ubolewać, ale nie możemy nie brać pod uwagę argumentów FAI, które przynajmniej w części są słuszne. A poza tym, gdyby wszystkie najlepsze szybowniczki świata stać było na udział w mistrzostwach, to więcej pojawiłoby się ich także w Lesznie.

Druga sprawa poruszona w felietonie — to mistrzostwa świata kobiet w akrobacji samolotowej. Otóż wyjaśniamy, że ostatnie mistrzostwa rozegrane we Francji zostały zaliczone tylko dlatego, ponieważ na wszelki wypadek nie wprowadzono do regulaminu warunku dotyczącego ilości startujących państw. Musi ich być co najmniej sześć, taką bowiem zasadę stosuje FAI. Tymczasem we Francji startowały pilotki tylko 5 krajów. Czy tego rodzaju impreza może mieć wysoką rangę?

I na zakończenie. Komisja Szybowcowa APRL dyskutowała sprawę organizowania mistrzostw Polski dla szybowniczek. Uznała też, że obecnie nie ma takiej potrzeby, ale nie wykluczyła zmiany tej opinii w przyszłości.

Rzecznik Prasowy Aeroklubu PRL
red. JERZY Z. STAROŃ

DZIAŁKO POKŁADOWE

Szanowny Panie Redaktorze!

Kilka miesięcy temu toczyła się na łamach Waszego czasopisma dyskusja na temat: działko czy nkm były zabudowane w polskich samolotach przed 1939 r.? Ponieważ przez szereg lat w tym okresie byłem pracownikiem Biura Konstrukcyjnego PZL, pragnę dorzucić kilka uwag, które mogłyby naświetlić poruszony problem. Odnośnie broni 20 mm Oerlikon typ FF zabudowanej na P-24 była używana w naszym słownictwie wówczas wyłącznie nazwa działko, a nie km, nkm czy wkm, jak sugerował jeden z czytelników w korespondencji do Redakcji. Pamiętam doskonale z narad i posiedzeń, a ponadto z dokumentacji i opisów technicznych tej maszyny — używano tylko nazwy **działko.** Jako dowód załączam fotokopie oryginalnych katalogów firmowych PZL w języku francuskim, gdzie wyraźnie występuje nazwa działko w odniesieniu do P-24 (L'Avion de Chasse Bicanon..., 2 cannons de 20 mm Oerlikon FF etc.), oczywiście w różnieniu od km, tzn. mitrailleuses. Również opracowany później egzemplarz prototypowy broni dla PZL „Wilk" był nazywany przez konstruktorów lotniczych jako działko pokładowe, a nie jako nkm, który to skrót być może obowiązywał w odniesieniu do kryteriów artylerii polowej, a nie w stosunku do techniki płatowcowej, gdzie zabudowanie takiej broni, znacznie potężniejszej od dotychczas stosowanych luf, powodowało szereg komplikacji kojarzących się z bronią artyleryjską, a nie strzelecką maszynową. Świadczy o tym wiele kłopotów, m. in. wyrwanie łoża podczas prób samolotu na ziemi, na strzelnicy poligonowej pod Warszawą.

Sądzę, że te wyjaśnienia rozproszą wątpliwości czytelników: broń lufowa 20 mm stosowana w lotnictwie polskim była określana jednoznacznie jako **działko pokładowe.** Skoro wówczas takie nazewnictwo przyjęto, sądzę, że nie ma potrzeby dzisiaj zmieniać tej historycznej nazwy.

Inż. Anatol Wajsbaum
Kraków

LEOPOLD FLANEK

Szanowny Panie Redaktorze!

W „Małej encyklopedii lotników polskich" („SP" nr 7/1975) przedstawiono sylwetkę Leopolda Flanka (1909—1940). Byłbym niezmiernie wdzięczny za poniższą korektę.

Otóż sierż. pil. Leopold Flanek oraz kpt. pil. Stefan Laszkiewicz i por. pil. Stefan Zantara tworzyli klucz (3 samoloty). Po przydzieleniu do francuskiej grupy myśliwskiej III/2 odlecieli w dniu 29 marca 1940 r. z lotniska Lyon-Bron na lotnisko przyfrontowe Cambrai, tuż przy granicy belgijskiej. W skład tego klucza nie wchodził ppor. Władysław Chciuk, ani jako pilot, ani jako członek personelu technicznego — o czym wspomina autor (W.K.). Sprawami technicznymi klucza zajmowali się: kpt. Franciszek Gomuliński oraz chor. Feliks Kolasiński — obecnie zamieszkali w Warszawie.

Od 1.IV.1940 r. sierż. Flanek rozpoczął normalne, codzienne bojowe loty, tak jak i cały klucz, a 10.V.1940 r. po ciężkim zbombardowaniu lotniska klucz był zmuszony nawet trzykrotnie w ciągu dnia startować przeciw atakom myśliwców i bombowców nieprzyjaciela. W takich warunkach nie oszczędzający się sierż. Flanek zginął, ale nie był to jego kolejny lot, ale ostatni po wielu, wielu poprzednich.

Jeśli chodzi o Krzyż Walecznych, to 11.VI.1940 r. wszyscy piloci klucza zostali nim odznaczeni, Flanek ponadto był podany do Virtuti Militari, którego nie otrzymał li tylko na skutek zawieruchy i chaosu wojennego, panującego w tym czasie. Powyższe podaję dla uzupełnienia i sprostowania nieścisłości, co uważam za swój obowiązek jako współtowarzysz sierż. Flanka z 2 p. lotn. w Krakowie oraz lotów bojowych w grupie myśliwskiej III/2 we Francji.

Łącząc wyrazy głębokiego szacunku pozostaję z poważaniem.

Stefan Zantara

REZERWY PILOTÓW

W związku z grudniowym, ogólnopolskim przeglądem spraw związanych z zatrudnieniem oraz stałej lektury „Skrzydlatej Polski", nasunęły mi się pewne refleksje. Chodzi mi tu głównie o sygnalizowany bardzo często w „SP" niedobór personelu latającego dla dynamicznie rozwijających się poszczególnych rodzajów lotnictwa cywilnego. Mnie się wydaje, że i tu nie sięgnięto jeszcze do istniejących rezerw. Mam tu na myśli liczną niewątpliwie grupę byłych pilotów wojskowych, którzy z różnych przyczyn z tego lotnictwa odeszli. Ze zrozumiałych względów nie biorę oczywiście pod uwagę tych, którzy odeszli z powodu złego stanu zdrowia. Co do pozostałych mogę się w pewnym sensie wypowiedzieć, gdyż jestem jednym z nich.

Ostatnio przy omawianiu problemów związanych z zatrudnieniem usłyszałem w telewizji, że koszt wykształcenia 1 inżyniera-rolnika wynosi 200 000 zł. Suma ta jest niewielka w stosunku do kosztów wyszkolenia pilota. Trudno więc pogodzić się z tym, że nabyte przez pilotów, często dość wysokie, kwalifikacje nie są w odpowiedni sposób wykorzystane.

Wiadomo, że ludzie ci w tej chwili zaadaptowali się do pracy w innych zawodach, gdzie zajmują mniej lub bardziej eksponowane stanowiska. Na pewno są wśród nich jednak tacy, którzy pamiętają, że pierwszym ich wybranym zawodem był zawód pilota i chcieliby do tego zawodu wrócić i oddać dla gospodarki narodowej tak dużym kosztem zdobyte kwalifikacje. Wiadomo, że akcji takiej nie może przeprowadzić Aeroklub PRL ze względu na wysokie koszty przedsięwzięcia. Uważam jednak, że w ramach obowiązujących ustaw można omawianą tu grupę byłych pilotów wojskowych powoływać na okresowe ćwiczenia wojskowe, w trakcie których można przeprowadzić badania lekarskie, sprawdzić kwalifikacje lotnicze po wstępnym przeszkoleniu na używanym obecnie sprzęcie lotniczym i przeprowadzić rozmowy co do ewentualnego zatrudnienia w jednym z rodzajów lotnictwa cywilnego, który odczuwa największy brak personelu latającego.

Sądząc z artykułów publikowanych w „Skrzydlatej Polsce", niedobór personelu latającego stale się powiększa i z tego powodu niektóre rodzaje lotnictwa cywilnego nie mogą się tak dynamicznie rozwijać, jakby nakazywały interesy naszej gospodarki narodowej. Mam tu zwłaszcza na myśli szczególnie usługi agrolotnicze, na które istnieje coraz większe zapotrzebowanie na całym świecie.

Myślę, że warto wziąć pod uwagę tych kilka luźnych refleksji. Może zainteresują się nimi także odpowiednie czynniki, którym rozwój naszego lotnictwa cywilnego nie jest obojętny.

Z poważaniem

Zygmunt Czelakowski

Rys.: W. Fuglewicz

POCZTA

SZKOLENIE W POWIETRZU

Otton Kisiała — Cieszyn. W odpowiedzi na list informujemy, że podstawowe szkolenie lotnicze w powietrzu — na szybowcach, samolotach i spadochronach — prowadzą aeroklubu regionalne, które znajdują się we wszystkich miastach wojewódzkich (oprócz Koszalina) i w wielu miastach powiatowych. Warunki przyjęcia na szkolenie szybowcowe: ukończenie 16 lat życia i uczęszczanie do szkoły średniej; na szkolenie spadochronowe — 16 lat życia i uczęszczanie do ZSZ lub jej ukończenie; na szkolenie samolotowe przyjmowani są młodzi szybownicy.

W Polsce nie ma szkoły pilotów zawodowych. Piloci lotnictwa komunikacyjnego rekrutują się więc spośród doświadczonych pilotów innych rodzajów lotnictwa, m.in. sportowego. Minimalne wymagania: licencja pilota samolotowego zawodowego II klasy, którą m.in. można uzyskać po kilku latach latania w aeroklubie.

BIULETYNY APRL

Zbigniew Walas — Stalowa Wola. Publikowane w „Skrzydlatej Polsce" oficjalne biuletyny Aeroklubu PRL opracowywane są w Biurze ZG APRL, bez udziału naszej redakcji. Zauważone niekonsekwencje w numerowaniu kilku wyczynów szybowcowych należy więc wyjaśniać w drodze bezpośredniego porozumienia z **Działem Szkolenia APRL — ul. Krakowskie Przedmieście 55, 00-071 Warszawa.**

ROZMOWA Z E. MAKULĄ

W rozmowie z przewodniczącym Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL, mgr. inż. **Edwardem Makulą,** zamieszczonej w 14 numerze „Skrzydlatej" z br., wystąpiło zniekształcenie tekstu. W końcowej ósmej z kolei odpowiedzi na nasze pytanie, E. Makula powiedział (tekst prawidłowy): „No i wreszcie permanentne zawieszenia w lotach, które w sposób zupełnie nieoczekiwany **unieruchamiają** wszystkie nasze ośrodki i aeroklub."

Przepraszamy naszego Rozmówcę i Czytelników.

POZDROWIENIA Z KÖSSEN

Ekipa polska na I Mistrzostwa Świata na Lotniach, w składzie **Andrzej Tajchman** — kierownik, **Jerzy Lutkowski** (nr startowy 42), **Andrzej Mądrzyk** (nr start. 136) i **Roman Mucka** przesłała pod adresem naszej redakcji pozdrowienia z Kössen.

Serdecznie dziękujemy.

ADRESY

Piotr Bartoszewski — Lublin, E. K. Zieliński — Łódź, Jerzy Kajda — Pniewy, Bogdan Nowak — Stare Bojanowo. Adresów prywatnych i instytucji zagranicznych nie podajemy. Do A. Głassa i A. Morgały prosimy pisać pod adresem naszej redakcji. Listy prześlemy adresatom. Zdjęć fotograficznych nie wysyłamy. Zdjęcia samolotów wojskowych nabyć można w **Wojskowej Agencji Fotograficznej w Warszawie, przy ul. Grzybowskiej 77** (po uprzednim zamówieniu). Zaległe numery „Skrzydlatej" nabyć można, na uprzednie pisemne zamówienie, w **Centrali Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" — ul. Towarowa 28, 00-839 Warszawa.** Inne adresy instytucji krajowych znaleźć można najłatwiej w książkach telefonicznych.

WSPOMNIENIA O STANISŁAWIE LATWISIE

Twórca „Hymnu Lotniczego" por. pilot **Stanisław Latwis** zginął śmiercią lotnika jako instruktor w ówczesnym Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Dęblinie, w dniu 29 maja 1935 roku. W 40-lecie zgonu pragniemy nawiązać kontakt z lotnikami, którzy przyjaźnili się lub współpracowali ze Stanisławem Latwisem, w celu wykorzystania ich wspomnień.

Informacje prosimy kierować pod adresem: **Józef Lewon, ul. Nowolipie 20 m. 69, 01-005 Warszawa.**

Grono przyjaciół

POSZUKUJĘ DANYCH O POLEGŁYCH LOTNIKACH

Z upoważnienia Komisji Historycznej Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL (pismo z dnia 16.IV.1974 r., L. dz. 92/RSL-KH/74) — zbieram materiały o polskich lotnikach wojskowych, sportowych, komunikacyjnych i balonowych, poległych w wojnach obronnych i w czasie kampanii wrześniowej w okresie od IX.1933 r. do X.1939 r. Zamierzam opracować życiorysy poległych i wydać je w formie pamiątkowego albumu, podobnego do wydanej w r. 1933 „Księgi Ku Czci Poległych Lotników". Byłaby to według moich zamierzeń kontynuacja tego pięknego i interesującego, pamiątkowego wydawnictwa. Poszukiwania wśród materiałów archiwalnych i prasowych z tego okresu nie dają pełnego obrazu tragicznych wypadków lotniczych. Z tego powodu zwracam się z gorącym apelem do rodzin, kolegów i towarzyszy broni o udostępnienie mi danych, niezbędnych do opracowania życiorysów poległych lotników jak: stopień i specjalność, nazwisko i imię, imiona rodziców, miejsce i data urodzenia, ukończenie szkoły i odbyte przeszkolenie specjalistyczne, przynależność służbowa (pułk, eskadra, aeroklub itp.), data i miejsce wypadku, osoby towarzyszące w locie, typ samolotu, miejsce pochowania i fotografia popiersia. Żołnierzy, którzy przebywali w niewoli niemieckiej względnie w szpitalach, proszę o informacje o lotnikach, którzy zostali zestrzeleni w czasie kampanii 1939 r., trafili do niewoli i szpitali i tam zmarli w wyniku obrażeń odniesionych podczas walki powietrznej, z chorób, wycieńczenia lub wskutek represji wroga. Mieszkańców miasteczek i wsi, na których terenie znajdują się mogiły polskich lotników z okresu kampanii wrześniowej, proszę o podawanie wyczerpujących danych o tych mogiłach i jeśli to możliwe fotografii mogił. Proszę również o dane o lotnikach i pracownikach lotnictwa, którzy zginęli podczas bombardowania lotnisk, baz i zakładów lotniczych oraz o żołnierzach lotnictwa, którzy polegli na polu chwały podczas walk w oddziałach spieszonych we wrześniu 1939 r.

Udostępnione mi materiały, a zwłaszcza fotografie, zwrócę po wykonaniu odbitek w terminie podanym przez nadawcę. Konieczność poszukiwania danych o poległych lotnikach w materiałach archiwalnych, bibliotekach, w prasie przedwojennej i zapisach ksiąg cmentarnych pochłania mi dużo czasu i z tego względu nie jestem w stanie prowadzić indywidualnej korespondencji. Proszę więc wszystkich zainteresowanych o wyrozumiałość i możliwe dokładne trzymanie się podanego powyżej schematu przy opracowywaniu informacji o poległych lotnikach i ich mogiłach.

Z góry dziękuję za pomoc w uzyskaniu materiałów, niezbędnych do planowanego opracowania. Po skompletowaniu listy poległych postaram się ją podać do publicznej wiadomości, celem ewentualnego zgłaszania przez zainteresowanych pomyłek, sprostowań i uzupełnień.

ADAM POPIEŁ
ul. Bekasa 21 m. 16
44-100 GLIWICE

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Federation Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", „Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

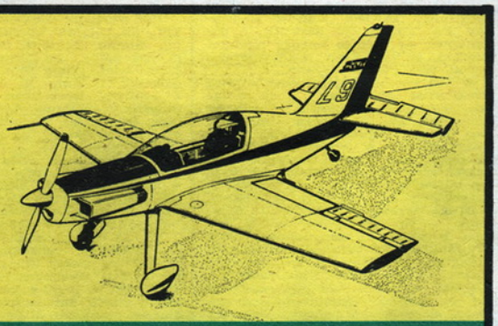
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne, zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 18.IV.1975 r. Zam. 4595. B-87

INDEKS 37703/37305

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

REKORDOWA „CZAJKA"

FAI zatwierdziła 4 nowe rekordy świata wodnosamolotów, ustanowione w listopadzie 1974 r. na radzieckiej amfibii M-12 „Czajka" z 2 silnikami turbośmigłowymi AI-20 o mocy 4 000 KM każdy. Są to m.in.: czas wznoszenia na 3 000 m – 5 min. 6,2 s oraz na 6000 m – 11 min. 57,4 s.



SAMOLOT STUDENTÓW CSRS

L-9 ČVUT, to samolot akrobacyjny, zaprojektowany przez studentów wydziału lotniczego Wyższej Szkoły Technicznej w Pradze. Samolot powstał pod kierunkiem znanego konstruktora czechosłowackiego inż. Jana Vlčka, który był twórcą samolotu Aero L-9 z 1970 r. W nowym L-9 zastosowano wszystkie najnowsze osiągnięcia techniczne, m.in. klapy skrzydłowe sprzężone ze sterem wysokości. Dla zmniejszenia masy usterzenia i jego usztywnienia zrezygnowano z układu „T". Samolot jest przystosowany do zabudowy silnika Lycoming o mocy 300 KM. Warto jeszcze dodać, że studenci Wyższej Szkoły Transportu w Żilinie opracowują projekt samolotu o układzie „kaczka".

JOSE MARTI — HAWANA

W porcie lotniczym im. José Marti w stolicy Kuby – Hawanie. Na pierwszym planie samolot pasażerski PLL LOT typu Il-62.

BUŁGARSKI MOTOSZYBOWIEC

Mistrz sportu BRL Angel Milenow z Sofii przystosował silnik od samochodu „Trabant" do napędu szybowca treningowego. Silnik ze śmigłem ciągnącym jest umieszczony na wieżyczce. Tak powstał pierwszy motoszybowiec bułgarski.

BUDAPESZT

Samolot pasażerski Tu-154 w barwach linii węgierskich „Malev" w porcie lotniczym Budapesztu.

AKROBACI

Najlepsi akrobaci samolotowi Rumunii: Stefan Calotă i Octavian Bacanu otrzymali Dyplomy Honorowe FAI im. P. Tisandiera.

ŚMIGŁOWCE PRACUJĄ

Od 16 lat pracują w NRD latające dźwigi – śmigłowce. Oto Mi-8 układa zapory zmniejszające odpływ wody w kanałach kopalni odkrywkowej pod Lipskiem.

WIDOKÓWKA Z JUGOSŁAWII

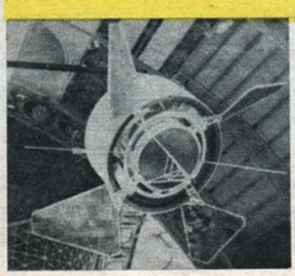
Od naszego czytelnika podróżującego po Jugosławii otrzymaliśmy miłą pocztówkę. Dziękujemy! Tak oto wygląda port lotniczy w Zagrzebiu.

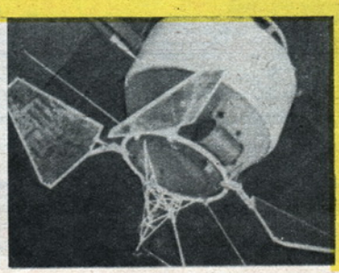
SATELITA – OLBRZYM

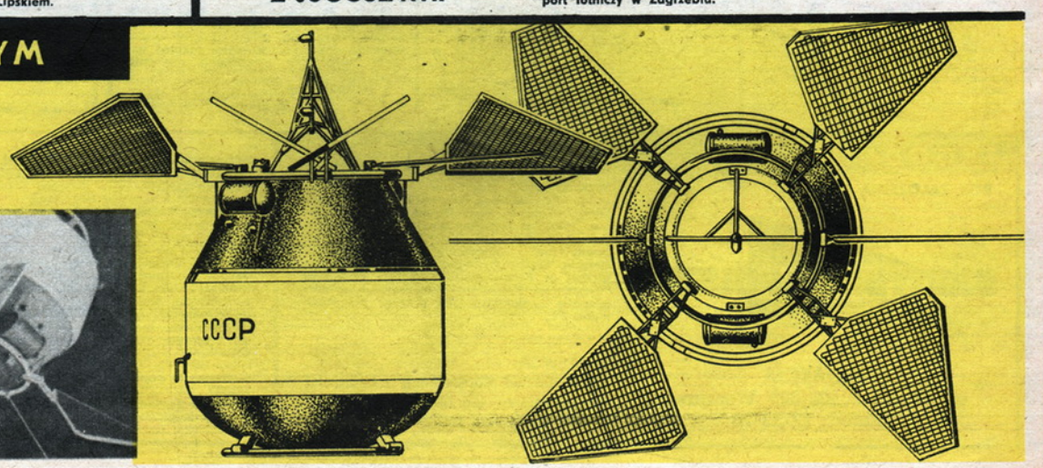
Radzieckie automatyczne laboratoria kosmiczne typu „Proton" są największymi dotąd wymiarowo i masowo satelitami badawczymi.

Średnica ich kadłuba wynosi 4,15 m, a masa ok. 17,5 tony, z czego ok. 12,5 tony przypada na wyposażenie badawcze.

Na zdjęciach: Z lewej: „Proton-3", z prawej (i na rysunku): „Proton-4".







Zdjęcia i rysunki: J. Czerniak, „Modellbau Heute", „Replikes", „Letectvi + Kosmonautika", „Sport siTehnica", „Flieger Revue".